A República dos PIRATAS

A verdadeira história dos Piratas do Caribe
e do homem que os derrotou

Livro que inspirou a série *CROSSBONES*, estrelada por John Malkovich

COLIN WOODARD



Annotation

Ésta es la historia real y documentada de los piratas del Caribe: una historia que se parece poco a la que nos ha contado Hollywood, pero que es mucho más atractiva y sorprendente aún. Este libro nos habla de una lucha contra la tiranía, de una revuelta marítima que puso en peligro los imperios de España, Francia e Inglaterra y paralizó el comercio naval en el Atlántico. En su centro había una república de piratas formada por unos cuantos millares de hombres y mujeres de todas las razas y religiones, en que los negros eran

ciudadanos en igualdad de derechos con los blancos y los marineros elegían democráticamente a sus capitanes, tomaban las decisiones en común y se repartían equitativamente el botín. Fue un sueño de libertad que pareció anunciar los nuevos tiempos de las revoluciones democráticas, pero que acabó a sangre y fuego. Colin Woodard nos lo cuenta en un libro documentado y serio, más fascinante que la mejor novela de piratas.

Colin Woodard
La república de los piratas

La verdadera historia de los piratas del Caribe

Traducción castellana de
Gonzalo García y Cecilia Belza

CRÍTICA
BARCELONA

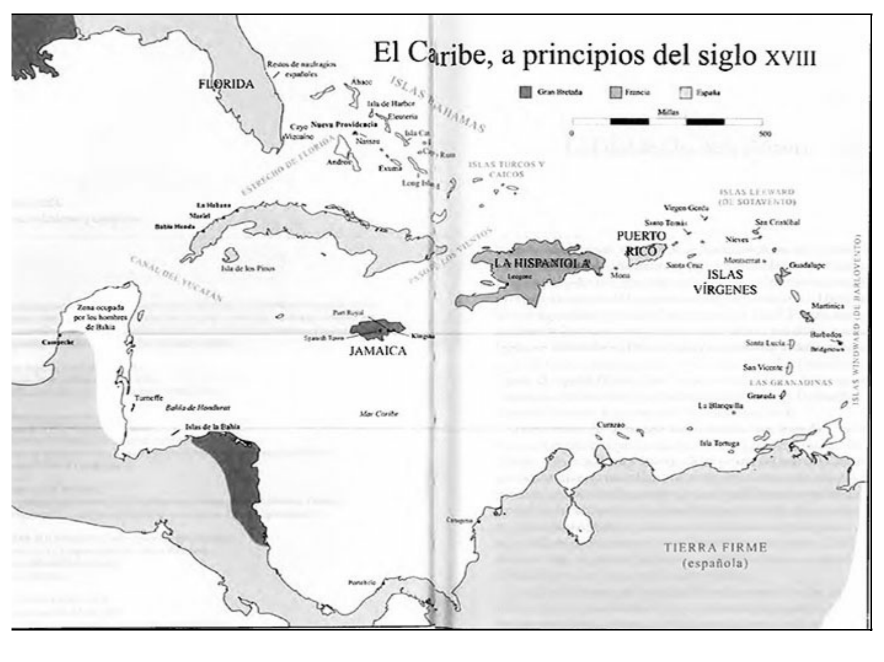
Título original: The Republic of Pirates
Being the True and Surprising Story of the
Caribbean Pirates and the Man Who Brought Them Down
Realización: Atona, S. L.

Diseño de la cubierta: Jaime Fernández
Ilustración de la cubierta: *Pirate Dreaming of Home*
Printed by Permission of the Norman Rockwell Family Agency.
First published by Harcourt, Inc. Translation rights arranged by Jill Grinberg Literary Management LLC and Sandra Bruna Agencia Literaria, S.L.
Crítica, S. L., Diagonal, 662-664,

08034 Barcelona e-mail
editorial@ed-critica.es vAvw.ed-critica.es
ISBN: 978-84-8432-132-3
Depósito legal: B. 12.386-2008
2008 - Impreso y encuadernado en España por EGEDSA

Para Sarah,
mi esposa y verdadero amor.

El Caribe, a principios del siglo XVIII





Prólogo La Edad de Oro de la piratería

Para sus admiradores, los piratas son bandidos llenos de romanticismo: sujetos temibles, dispuestos a forjarse una vida fuera del alcance de la ley y el gobierno, liberados del trabajo y las limitaciones sociales para lanzarse en pos de la riqueza, la alegría y la aventura. Han pasado tres siglos desde que aquellos piratas de la Edad Dorada

desaparecieron de los mares, pero siguen siendo héroes populares, con una legión de admiradores. Han servido como modelo a varios personajes de la ficción literaria clásica —el capitán Hook y John Silver el Largo, el capitán Blood y Jack Sparrow— y evocan, de forma casi mágica, las luchas entre espadachines, el caminar por la plancha, los mapas del tesoro y los arcones de oro y joyas preciosas.

Aun siendo tan atractivas como resultan sus leyendas —sobre todo, en su versión engrandecida por Robert Louis Stevenson o Walt Disney—, es la auténtica historia de los piratas del mar del Caribe la que nos cautiva sin remedio: un cuento añejo sobre la

tiranía y la resistencia, una revolución marítima que sacudió hasta los mismísimos cimientos del a la sazón incipiente Imperio británico, que paralizó el comercio transatlántico y avivó los sentimientos democráticos que más adelante desembocarían en la Revolución americana. En el corazón de todo aquello se hallaba una república pirata, un espacio de libertad en medio de una era de autoritarismo.

La Edad Dorada de la piratería no duró más de diez años, de 1715 a 1725, y fue liderada por una camarilla de entre veinte y treinta comodoros piratas, a los que servían unos pocos centenares de individuos. Prácticamente todos los capitanes se conocían entre ellos, puesto

que habían servido codo a codo a bordo de los mercantes u otros navíos piratas, o sus caminos se habían cruzado en la sede común a todos ellos: la malograda colonia británica de las Bahamas.

Aunque la gran mayoría de estos piratas eran ingleses o irlandeses, hubo también muchos escoceses, franceses y africanos, además de unos pocos de otras nacionalidades: holandeses, daneses, suecos y nativos americanos. Pese a las diferencias de nacionalidad, raza, religión e incluso de lengua, forjaron una cultura colectiva. Cuando se encontraban en el mar, no era infrecuente que los navíos piratas aunaran fuerzas y acudieran unos en ayuda de otros, aun cuando una

tripulación estuviera constituida sobre todo por franceses y en la otra predominasen sus enemigos tradicionales: los ingleses. Gobernaban los barcos de forma democrática, escogiendo y deponiendo a los capitanes por votación popular, compartiendo el botín a partes iguales y tomando las decisiones más importantes en una asamblea abierta; todo ello en marcado contraste con los regímenes dictatoriales propios de otros barcos. En una época en la que el común de las gentes del mar no recibía ninguna clase de protección social, los piratas de las Bahamas ofrecían a sus tripulaciones indemnizaciones o pensiones por invalidez.

Los piratas han existido durante mucho tiempo. Los hubo en la Grecia antigua y el Imperio romano, en la Europa medieval y en la China de la dinastía Qing. Incluso en la actualidad, hay piratas que asedian las rutas de navegación marítima, apoderándose por todo el mundo de buques de carga, portacontenedores e incluso barcos de pasajeros; saquean sus contenidos y, con no poca frecuencia, asesinan a la tripulación. En sentido estricto, son distintos de los *corsarios*: individuos que en época de guerra desvalijaban las naves enemigas con el permiso de sus gobiernos. Algunos tomaron a sir Francis Drake y a sir Henry Morgan como piratas, pero es un error: en

realidad se trataba de corsarios, que llevaron a cabo sus expolios contando con el pleno respaldo de sus soberanos respectivos: la reina Isabel y el rey Carlos II. Lejos de ser considerados forajidos, ambos recibieron el título de «sir» por los servicios prestados, y Morgan fue nombrado lugarteniente del gobernador de Jamaica. William Dampier fue un corsario, igual que la mayoría de los bucaneros ingleses de finales del siglo XVII.[1] Incluso el capitán William Kidd, de infausta memoria, fue un corsario de alta cuna, convertido a la piratería por accidente, al haberse enfrentado con los directores de la Compañía de las Indias Orientales, la mayor de las empresas británicas.

Los piratas de la Edad de Oro fueron distintos tanto de los bucaneros de la generación de Morgan como de los piratas que los precedieron. A diferencia de los bucaneros, eran forajidos declarados, concebidos como ladrones y delincuentes en cualquier nación, incluida la suya propia. A diferencia de sus antecesores, no se limitaban a cometer meros delitos, sino que emprendieron nada menos que una revolución social y política. En origen eran marineros, siervos —casi esclavos — sometidos a contratos de cumplimiento forzoso, y esclavos fugitivos; oprimidos que se rebelaron contra sus opresores: los capitanes, los propietarios de navíos y los déspotas de

las grandes plantaciones de esclavos de América y las Antillas.

A bordo de los barcos mercantes, el descontento era tan grande que, por lo general, cuando los piratas apresaban uno de estos buques, una parte de la tripulación se unía con entusiasmo a las filas de forajidos. Incluso la Royal Navy, la Marina Real, era vulnerable; cuando el HMS *Phoenix* se enfrentó a los piratas en su guarida de las Bahamas, en 1718, vio desertar a buena parte de la tripulación de la fragata, que se escabulló al abrigo de la noche para servir bajo la bandera pirata. En realidad, los piratas pudieron expandirse en gran medida gracias a las deserciones de los marineros, con

abandonos directamente proporcionales a la brutalidad en el trato recibido, tanto en la marina mercante como en la armada.

Pero no todos los piratas eran marinos descontentos. Los esclavos fugitivos emigraron a la república pirata en gran número, cuando se corrió la voz de que los piratas que atacaban embarcaciones de esclavos inducían a muchos de los sometidos a participar como iguales en sus tripulaciones. En el momento álgido de la Edad de Oro, no era extraño que los esclavos fugitivos sumaran una cuarta parte, si no más, de la tripulación de un barco pirata; varios mulatos llegaron a convertirse en capitanes piratas hechos y derechos. Este espacio

de libertad suponía una verdadera amenaza para las colonias de plantaciones esclavistas en los alrededores de las Bahamas. En 1718, el gobernador en funciones de las Bermudas informó de que «últimamente, los negros [se han‡ vuelto tanto más descarados e insultantes, que tenemos motivos para sospechar un alzamiento [contra nosotros y‡... temer que se unan a los piratas».

Algunos piratas contaban, además, con motivaciones de índole política. La Edad de Oro se había iniciado de una forma un tanto súbita tras la muerte de la reina Ana, cuyo hermanastro, James Stuart, era aspirante al trono; sin embargo, su condición de católico le

vedó el acceso. El nuevo rey de Inglaterra y Escocia fue Jorge I, protestante y primo lejano de la fallecida monarca, un príncipe germano a quien no preocupaban mucho ni la nación inglesa ni su lengua, que no era capaz de hablar. Muchos británicos, entre ellos unos cuantos futuros piratas, lo encontraron inaceptable y permanecieron leales a James y la casa de los Stuart. Varios de los piratas de la Edad de Oro fueron favorecidos por el gobernador de Jamaica, Archibald Hamilton, simpatizante de los Stuart que al parecer pretendía usar a los piratas a modo de marina rebelde para apoyar un posterior alzamiento contra el rey Jorge. Según ha indicado Kenneth J. Kinkor

(del Expedition Whydah Museum, en Provincetown, Massachusetts), «eran mucho más que simples matones locos por robar las reservas de licor».

Las bandas de piratas de las Bahamas gozaron de un éxito prodigioso. En su momento de apogeo, lograron cortar las comunicaciones entre Gran Bretaña, Francia y España, por un lado, y sus imperios en el Nuevo Mundo, al bloquear las rutas comerciales, dificultar el suministro de esclavos a las plantaciones de azúcar de América y las Antillas, y perturbar, además, la corriente de información entre los continentes. La Royal Navy pasó de no poder atrapar a los piratas a temer incluso un encuentro con ellos. Pese a

que la fragata HMS *Seaford*, de veintidós cañones, recibió el encargo de proteger las islas Leeward, su capitán informó de que «corría el peligro de verse derrotado» si tenía que patrullar contra los piratas. En 1717, los piratas eran ya tan poderosos que no sólo amenazaban barcos, sino colonias enteras. Ocuparon los puestos de avanzada británicos en las Leeward, amenazaron con invadir las Bermudas y bloquearon Carolina del Sur en repetidas ocasiones. A lo largo de todo aquel proceso, unos cuantos acumularon fortunas asombrosas, con las que compraban la lealtad de mercaderes, dueños de plantaciones e incluso de los propios gobernadores coloniales.

Las autoridades pintaron a los piratas como monstruos crueles y peligrosos, violadores y asesinos que mataban a los hombres por capricho y torturaban a los niños por placer; y en ocasiones, era así. Sin embargo, buena parte de aquellas historias eran exageradas de forma deliberada, para influir sobre una opinión pública escéptica con el poder. Para disgusto de los propietarios de barcos y plantaciones en las Américas, muchos colonialistas corrientes veían a los piratas como héroes populares. Cotton Mather, el más destacado ministro puritano de Massachusetts, echaba chispas ante el intenso apoyo que los piratas recibían por parte de los «pecadores» ciudadanos de Boston. En

1718, mientras las autoridades de Carolina del Sur se disponían a llevar a juicio a una banda de piratas, sus simpatizantes sacaron al líder de los piratas de la cárcel y casi se hacen con el control de la capital, Charleston. «La gente corre a favorecer a esa escoria humana, en cuanto abrigan la esperanza de compartir con ellos su mal habida fortuna», se quejaba el gobernador de Virginia, Alexander Spotswood, durante aquel mismo año, antes de añadir que en su colonia había «muchos partidarios de los piratas».

La primera vez que pensé en escribir sobre estos piratas en concreto, me

hallaba a la sombra de una palmera con mi futura esposa, en una isla en aguas del litoral de Belice, un país de Centroamérica fundado por bucaneros y piratas ingleses, cuyas palabras y expresiones de finales del siglo XVIII no han dejado de formar parte del léxico cotidiano. Hace trescientos años, este lugar (como el estado de Maine, que me vio nacer) era tierra de nadie, una costa desierta salpicada con islas, con una población indígena escasa a la que aún no gobernaban los europeos. Imaginé un bauprés que aparecía por el extremo de la isla, luego las velas parcheadas y el casco calafateado de una pequeña embarcación, con los lados perforados por las portillas de cañón y una bandera

con la calavera ondeando en el palo mayor. El navío me parecía lo suficientemente real, incluido el peculiar olor del velamen y el áspero pelo de los gruesos cabos de cáñamo. La tripulación, por el contrario, no la veía con tanta claridad: una mezcolanza de referentes de la cultura popular —pañuelos coloridos y pendientes, un parche por aquí, una pata de palo por allá, el loro sobre el hombro del capitán, cuchillos y botellas de ron por todas partes— adornaban a unos hombres con sonrisas ligeramente siniestras, que vociferaban tópicos a menudo interrumpidos por maldiciones. Me di cuenta de que, pese a toda la fama que se ha derivado de las películas y la

comercialización del tema, yo seguía sin tener una imagen realista acerca de quiénes eran, en verdad, los piratas. ¿De dónde vinieron? ¿Qué los impulsó a actuar de aquel modo? ¿Cómo despacharon sus botines? ¿Llegó a escapar alguno de ellos con el tesoro?

Busqué las respuestas en fuentes ajenas, pero en vano. La mayoría de los libros, películas y programas de televisión que tratan sobre piratas siguen explotando los mitos y no consiguen distinguir entre los acontecimientos documentados y los que se sabe que han sido inventados, originarios casi todos de la *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, un libro de 1724 cuyo autor firmó con el

alias de capitán Charles Johnson.[2] Quienes se han esforzado por distinguir, tienden a centrarse no en los auténticos piratas, sino en los bucaneros y corsarios de una época anterior; unos hombres más respetables, la gran mayoría de cuyas actividades fueron autorizadas desde la legalidad. Las vidas de aquellos individuos —Henry Morgan, William Kidd o William Dampier— están documentadas por un larguísimo reguero de papeles. Y aunque disponemos de unos pocos panoramas generales de gran validez, se centran en la piratería como institución, y no en las vidas de piratas concretos. El enfoque biográfico —según descubrí al escribir este libro— plantea una serie de

preguntas completamente diferentes, que desvelan relaciones, motivos y sucesos que, de otro modo, habrían pasado por alto.

Las páginas que vienen a continuación se basan en materiales que encontré en los archivos de Gran Bretaña y de las Américas. No he inventado ni he querido forzar el carácter dramático de los acontecimientos; todas las descripciones, desde las ciudades y los sucesos hasta las ropas, los navíos y las condiciones meteorológicas, se basan en documentos originales. He podido descubrir aspectos olvidados acerca de la historia de los piratas tras combinar testimonios legales y documentos jurídicos con las cartas de gobernadores

españoles y británicos, funcionarios de las colonias y capitanes navales; con los relatos aparecidos en publicaciones de la época, como periódicos y libros; con anotaciones garabateadas en los libros de contabilidad de las aduanas, los libros parroquiales y los cuadernos de bitácora de los buques de Su Majestad (HMS).

En las citas procedentes de fuentes de los siglos XVII y XVIII me he decantado por usar el sistema de puntuación y transcripción moderno, para asegurarme de que el texto resulta comprensible para el lector del siglo XXI. Todas las fechas que aparecen en este volumen se corresponden con el calendario juliano que estaba entonces en vigor en los

países anglófonos; por lo tanto, ha sido necesario restar diez u once días a las fechas de las fuentes francesas y españolas, que ya usaban nuestro actual calendario gregoriano.[3] Las fuentes originales están referenciadas en la sección de notas, que cierra este libro.

Mi investigación me ha conducido hasta los siguientes escenarios: Londres, Bristol, Boston, Charleston y las Bahamas. Visité guaridas de piratas en la zona oriental de Carolina del Norte, donde buzos del Departamento de Recursos Culturales del Estado examinan lo que se piensa podrían ser restos del naufragio del buque insignia de Barbanegra. Artefactos procedentes de otro barco pirata de la Edad Dorada,

el *Whydah*, todavía se están descubriendo en aguas del litoral de Cabo Cod. He sacado gran provecho de las conversaciones y la correspondencia que sostuve con arqueólogos e historiadores de aquí y de otros lugares, quienes siguen cribando las pruebas para recabar más pistas sobre el pasado de los piratas.

Este libro narra la historia de la Edad Dorada de la piratería a partir de las vidas de cuatro de sus figuras más destacadas. Tres fueron piratas: Samuel «Black Sam» Bellamy, Edward «Barbanegra» Thatch y Charles Vane, todos ellos conocidos entre sí. Bellamy y Barbanegra fueron amigos, tras servir juntos a las órdenes de su mentor,

Benjamin Hornigold, fundador de la república pirata de Nassau, en la isla de Nueva Providencia. Ambos conocían igualmente a Vane, protegido del rival de Hornigold, Henry Jennings, corsario tempestuoso a quien el rey Jorge declaró como forajido. Vane y su señor compartían muchos rasgos: una inclinación hacia la crueldad y la violencia innecesarias y una vena sádica que al final debilitó su mismísima autoridad. Bellamy y Barbanegra, siguiendo la guía de Hornigold, fueron más cautos en el uso de la fuerza y, por lo general, sólo emplearon el terror para forzar la rendición de sus víctimas, lo cual hacía innecesaria la violencia. En las prolijas descripciones conservadas

de los ataques que Bellamy y Barbanegra lanzaron sobre numerosas embarcaciones —cerca de trescientos en total— no se documenta ni una sola vez que mataran a un prisionero. Las más de las veces, sus víctimas informarían más adelante de haber recibido un trato justo por parte de los piratas, quienes solían devolver los barcos junto con aquella carga que no servía a sus propósitos.

A lo largo de su trayectoria, estos piratas formaron estelas muy poderosas y navegaron o se divirtieron con prácticamente todos los piratas importantes de la época: John «Calicó Jack» Rackham, el de los vestidos extravagantes; el excéntrico Stede Bonnet; Olivier La Buse, de infausta

memoria; Paulsgrave Williams, notorio por su peluca; y la pirata Anne Bonny. En el auge de sus carreras, cada uno de ellos estaba al mando de una flota de navíos piratas, con una tripulación formada por centenares de hombres y, en los casos de Bellamy y Barbanegra, un buque insignia capaz de desafiar a cualquier navío de guerra en las Américas. Tanto éxito alcanzaron sus campañas, que muy pronto los gobernadores, los mercaderes de esclavos, los propietarios de plantaciones y los potentados del transporte —es decir: la estructura de poder entera de las Américas británicas — pidieron a gritos que se emprendiera alguna acción de control.

Esto nos lleva a nuestra cuarta y última figura: Woodes Rogers, el hombre al que la Corona envió para hacer frente a los piratas y pacificar las Bahamas. Él fue, más que nadie, quien acabó con la Edad Dorada de la piratería. Aunque no era uno de ellos, había servido como corsario durante la guerra más reciente de Inglaterra con Francia y España y, por experiencia, sabía cómo pensaban y se movían los piratas. Rogers era un héroe de guerra y un autor de renombre; había dirigido un asalto victorioso sobre una ciudad española, quedó desfigurado durante una batalla brutal con un enorme galeón cargado de tesoros, en el Pacífico, y era uno de los poquísimos hombres que

había navegado alrededor del globo. Pese a su pasado de aventurero, Rogers no albergaba simpatía hacia los piratas. Él representaba todo aquello contra lo que se alzaban ellos. Al contrario que muchos de sus coetáneos, Rogers era valeroso, generoso e inusualmente patriótico, entregado de forma desinteresada al rey y a su país. Mientras muchos otros gobernadores, oficiales de la marina y funcionarios se llenaban los bolsillos a expensas de la Corona, Rogers vaciaba los propios en apoyo de los proyectos que, a su entender, aumentarían el bienestar público y el orden establecido del joven Imperio británico. Pese a su heroico servicio, Rogers padecería a manos de

sus superiores y sus colegas.

Bellamy, Barbanegra y Vane no iniciaron su sociedad pirata desde cero. Disponían de un modelo en la figura de Henry Avery,[4] un «rey pirata» del que se decía había guiado a su tripulación desde la opresión de la vida de marinero hasta una vida de un lujo inimaginable en un reino pirata de su propiedad. Avery realizó todas estas proezas mientras Bellamy, Barbanegra y Vane eran aún unos chiquillos y se convirtió en una leyenda para cuando ellos estaban en su juventud. Sus aventuras fueron fuente de inspiración para obras de teatro y novelas, historiadores y redactores de periódico y, por último, para los mismísimos

piratas de la Edad Dorada. Así, el mito romántico de la piratería no llegó *después* de la Edad de Oro; en realidad, fue el origen de ésta. La historia de los piratas, por lo tanto, empieza con Henry Avery y la arribada de un misterioso barco a Nassau, hace poco más de tres siglos.

1
La leyenda

1696

La balandra arribó en el atardecer del primero de abril de 1696,[5] meciéndose alrededor de la llana y arenosa extensión de la isla de Hog y adentrándose en el puerto natural de

Nassau, amplio y de un azul deslumbrante.

Al principio, los vecinos y marineros de la playa no le prestaron apenas atención. Pequeña y anodina, aquella balandra era una imagen bastante familiar, un navío comercial que venía de la vecina Eleuteria, a 50 millas al este. Llegaba de forma regular a Nassau, la capital de las Bahamas, para comerciar con sal y alimentos a cambio de telas y azúcar, así como para obtener noticias de Inglaterra, Jamaica y las Carolinas. Los que estaban allí esperaban ver a la tripulación echar el ancla, descargar la mercancía en el bote y remar hacia la playa, puesto que la aldea no disponía de muelles o

embarcaderos. Luego, una vez despachado el cargamento, la tripulación iría a beber a uno de los bares de Nassau, intercambiarían las últimas novedades sobre la guerra en curso y los movimientos de los endemoniados franceses, y maldecirían la ausencia de la Royal Navy.

Pero no, aquel día no sería así.

La tripulación de la balandra remó hasta la orilla. Su capitán, un vecino que a todos resultaba familiar, saltó a la arena seguido de varios desconocidos. Aquellos hombres iban vestidos con ropas muy poco corrientes: sedas de la India, tal vez; un pañuelo con estampados africanos muy vivos; turbantes de Arabia, aunque tan

repugnantes y sucios como las baratas prendas de lana propias de cualquier marinero común. Quienes se acercaron lo suficiente como para oír su conversación o inspeccionar los curtidos rostros pudieron afirmar que se trataba de marineros ingleses e irlandeses, en nada distintos a los llegados en los demás grandes barcos que partían de las costas europeas del Atlántico.

El grupo avanzó por la minúscula ciudad, unas pocas docenas de casas apiñadas a lo largo de la orilla, bajo una modesta fortaleza de piedra. Atravesaron la plaza recién despejada, pasaron ante la humilde iglesia de la isla, construida en madera, y al final

llegaron a la casa del gobernador Nicholas Trott, erigida en fechas recientes. Se plantaron allí, descalzos sobre la arena seca y la porquería, mientras el fértil olor del trópico henchía su olfato. Las gentes del lugar se detuvieron para observar a aquellos tipos de aspecto salvaje, que aguardaban ante el umbral del gobernador. Un sirviente abrió la puerta y, al intercambiar unas pocas palabras con el capitán del navío, se precipitó al interior para informar a su excelencia de que había llegado un mensaje urgente.

Nicholas Trott ya iba muy azacanado aquella mañana. Su colonia tenía

problemas. Inglaterra llevaba ocho años en guerra con Francia, lo cual perturbaba el desarrollo del comercio en las Bahamas y en las líneas de abastecimiento. Trott recibió un informe según el cual los franceses habían tomado la isla de Exuma, a 140 millas de distancia, y se dirigían a Nassau con tres barcos de guerra y 320 hombres. Nassau no disponía de buques; de hecho, hacía varios años que ningún barco de la Royal Navy —que no contaba con naves suficientes para proteger el extenso Imperio británico— había pasado por allí. Fuerte Nassau, construido hacía poco con piedra local y dotado con 28 cañones montados sobre las murallas, estaba casi desguarnecida, a pesar de

los deseos de Trott, pues en aquellas fechas los colonos huían para mejorar la protección de Jamaica, Carolina del Sur y las Bermudas. En realidad, en el pueblo no quedaban más de 70 hombres, ancianos e inválidos incluidos. La mitad de la población masculina realizaba tareas de guardia cada día, además de atender sus ocupaciones habituales, con lo cual terminaban, a decir del propio Trott, «terriblemente fatigados». El gobernador sabía que si los franceses los atacaban, había muy pocas esperanzas de aguantar Nassau y el resto de Nueva Providencia, la isla en la que se posaba su diminuta capital. Aquéllas eran las preocupaciones que acuciaban a Trott cuando recibió al capitán mercante

de Eleuteria y a sus misteriosos compañeros.

El líder de los desconocidos, Henry Adams, explicó que él y sus colegas habían llegado hacía no mucho a las Bahamas a bordo de la *Fancy*, un barco de guerra de propiedad particular, con 46 cañones y 113 hombres, y que solicitaba el permiso de Trott para entrar en el puerto de Nassau. Adams entregó una carta de su capitán, Henry Bridgeman, que contenía una propuesta de lo más estrafalaria. La *Fancy* —afirmaba Bridgeman— acababa de llegar a Eleuteria desde las costas de África, donde había estado practicando la trata de esclavos sin permiso de la Royal Africa Company, dueña del

monopolio sobre aquella clase de actividades. La carta del capitán Bridgeman explicaba que la *Fancy* estaba a punto de agotar las provisiones y su tripulación necesitaba un permiso en tierra. Si el gobernador fuera tan amable de permitir la entrada del buque en el puerto, recibiría una generosa recompensa. Cada uno de los miembros de la tripulación de la *Fancy* entregaría a Trott un regalo personal de veinte reales de a ocho españoles y dos monedas de oro, y la participación de Bridgeman, en cuanto comandante, sería del doble. Aquellos forasteros estaban ofreciendo un soborno por valor de 860 libras esterlinas, en tiempos en los que el sueldo anual de un gobernador no

superaba las trescientas. Para acabarlo de rematar, la tripulación le entregaría además la propia *Fancy*, una vez hubieran descargado y dispuesto del —hasta entonces— indeterminado cargamento. Podía embolsarse cerca de tres años de sueldo y convertirse en propietario de un barco de guerra de consideración con tan sólo permitir que aquellos desconocidos desembarcaran, omitiendo las preguntas incómodas.

Trott guardó la carta y convocó una reunión urgente del consejo de gobernación de la colonia. Las actas de aquella reunión no se han encontrado nunca, pero a partir del testimonio contemporáneo de otros nassauenses, no cabe duda de que el gobernador Trott

omitió mencionar el soborno a los concejales. En lugar de aquello, apeló al interés común por la seguridad de la colonia. Señaló que la *Fancy* era tan grande como una fragata de quinta clase de la Royal Navy, por lo que su presencia en la zona podría disuadir de atacar a los franceses. La incorporación de sus tripulantes casi doblaría el número de hombres sanos en Nueva Providencia, con lo cual se asegurarían de que los cañones del fuerte Nassau estarían atendidos en caso de sufrir una invasión. Y además, ¿qué sería de ellos si Bridgeman decidía reparar su navío en el puerto francés de Martinica o, peor aún, decidía atacar Nassau? Violar el monopolio de la Royal Africa Company

era un delito bastante menor, una razón insuficiente para denegarle la entrada.

Los miembros del consejo estuvieron de acuerdo. El gobernador entregó a Henry Adams una carta «muy cortés» en la que daba la bienvenida a la *Fancy* en Nassau, donde él y su tripulación «eran bienvenidos a entrar y moverse como les pluguiera».

No mucho después, un gran barco bordeó la isla de Hog,[6] con las cubiertas llenas de marineros, los flancos perforados por las portillas de los cañones y el casco sumergido en el agua por el peso del cargamento. Adams y su grupo fueron los primeros en bajar a tierra, en un bote lleno de sacos y arcones. Allí estaba el botín prometido:

una fortuna en piezas de plata, reales de a ocho y monedas de oro acuñadas en Arabia o aún más lejos. Los botes fueron transportando a la tripulación durante todo el día. El resto de los marineros se parecía al grupo de desembarco: tipos de aspecto normal vestidos con galas orientales, cada uno con abultados paquetes de oro, plata y joyas. El que se hacía llamar capitán Bridgeman también bajó a tierra y, tras un encuentro privado con Trott, puso en sus manos el gran buque. Cuando el gobernador subió a bordo de la *Fancy*, se dio cuenta de que le habían dejado una propina: en la bodega había más de cincuenta toneladas de colmillos de elefante, cien barriles de pólvora, varios

arcones llenos de pistolas y mosquetes y una importante colección de anclas de barco.

Más adelante, Trott afirmaría no haber tenido ninguna razón para sospechar que la tripulación de la *Fancy* guardaba alguna relación con la piratería. «¿Y cómo lo iba a saber? —testificó bajo juramento—. Las sospechas no son pruebas.» El capitán Bridgeman y sus hombres habían afirmado ser mercaderes sin la debida licencia, añadió, y la gente de Nueva Providencia «no vio ninguna razón para no dar crédito a sus palabras». Pero Trott no era tonto. El mismo había sido capitán de un mercante y sabía a ciencia cierta que tesoros como los de la *Fancy* no

eran el fruto de tratos no autorizados con la gente de la Costa de los Esclavos, en África. A bordo de la *Fancy*, tras ver las bodegas repletas de marfil y armas, las velas parcheadas por los daños causados con las balas de cañón y las balas de mosquete incrustadas en el suelo de cubierta, Trott se vio obligado a escoger: hacer valer la ley o embolsarse el dinero. La decisión se tomó pronto.

Bajo las órdenes del gobernador, los barcos empezaron a trasladar el resto del cargamento de la *Fancy* hasta tierra firme. Muy pronto, la playa estaba cubierta de arcones llenos de colmillos de elefante y armas de fuego, montones de velas, anclas y aparejos, barriles de

pólvora y provisiones, un pesado cañón y las municiones. Trott puso a su propio contramaestre a bordo junto con varios esclavos africanos. Los colmillos de marfil, los reales de a ocho y las bolsas repletas de monedas de oro fueron trasladados a sus dependencias personales. El capitán Bridgeman y su tripulación eran libres de beber y juerguear en las dos tabernas de Nassau y podían marcharse cuando quisieran.

Así fue como el hombre más buscado de toda Inglaterra sobornó a la ley y vendió su barco pirata a uno de los propios gobernadores de Su Majestad. El capitán Bridgeman era, en realidad, Henry Avery, el pirata de mayor éxito en su generación, un hombre cuyas hazañas

empezaban a convertirse en leyenda. En aquel momento, docenas de barcos, centenares de oficiales, millares de marineros, espías y soldados desplegados por todo el mundo iban en busca de Avery, su tripulación y un rescate propio de un rey en tesoros robados. Los agentes de la Compañía de las Indias Orientales estaban investigando ciertos rumores según los cuales los piratas habían sido atisbados cerca de Bombay y de Calcuta. Los capitanes de la Royal Navy iban a la caza de la *Fancy* en las aguas costeras de África Occidental, Madagascar y Arabia. Los cazadores de recompensas surcaron el océano Indico y los alrededores del canal de la Mancha.

Pocos sospechaban que Avery y sus hombres estaban, en aquel mismo momento, descansando a la sombra de un fuerte inglés.

Henry Avery había pasado la mayor parte de sus treinta y seis años de vida en el mar. Nació a las afueras de la ciudad costera de Plymouth, en el West Country inglés, y de muy joven se enroló para servir como oficial de cubierta en varios navíos mercantes. Poco después de que Inglaterra entrase en guerra con Francia, en 1688, Avery se alistó en la Royal Navy, ocupó el puesto de teniente a bordo del HMS *Rupert* y el HMS *Albemarle* y participó en combates con

ambas fragatas. Por el camino, él y sus compañeros de marina habían sufrido palizas y humillaciones de los oficiales, habían comido alimentos podridos o de mala calidad por cortesía de los sobrecargos corruptos y podían pasar años y años sin que cobraran su paga. A los que perdían un brazo, una pierna, una mano, un pie o los ojos en accidentes o el transcurso de las batallas, no les aguardaba más destino que la mendicidad. Los marinos decían que la vida de un prisionero era preferible a la suya. Tras pasar veinte años en el mar, Avery tuvo que admitirlo así.

En la primavera de 1693, creyó haber encontrado algo mejor. Oyó que un grupo de acaudalados mercaderes

estaban reuniendo una escuadra de barcos mercantes para una misión excepcionalmente osada. Cuatro barcos bien armados zarparían de las costas inglesas, recogerían ciertos documentos necesarios en España y navegarían rumbo al Caribe. Una vez allí, comerciarían con las colonias españolas y atacarían y saquearían barcos y plantaciones de los franceses. Los mercantes pagaban bien y —lo que era más importante todavía— sus contratos prometían unas perspectivas más seguras: un sueldo mensual garantizado con unas tarifas justas, con la paga de un mes por adelantado, antes incluso de que las naves abandonaran Inglaterra. Avery sabía que la comida y la bebida serían

mejores que a bordo de las naves reales y que existía la posibilidad adicional de embolsarse una pequeña parte de los saqueos. Solicitó un puesto y, con sus referencias de primera y una hoja de servicios distinguida, lo contrataron para la expedición como primer oficial en el buque insignia *Charles II*, de 46 cañones, a las órdenes del capitán Charles Gibson.

A principios de agosto, antes de que la escuadra se lanzara al mar, los hombres recibieron, según lo prometido, los salarios del primer mes. Aún más esperanzadora fue la visita en persona del propietario principal de la escuadra, sir James Houblon, que subió a bordo de las naves y aseguró a sus hombres que

ellos o sus familias recibirían la paga cada seis meses mientras estuvieran desplegados. Con aquello, el *Charles II* y sus tres consortes, el *James*, el *Dove* y el *Seventh Son*, levaron anclas y se deslizaron aguas abajo del Támesis. A Henry Avery y a sus compañeros les pareció que sería el inicio de una fructífera aventura.

Las cosas fueron mal desde el principio. El viaje a La Coruña debería haber durado dos semanas, pero por la razón que fuese, el *Charles II* y las demás naves tardaron cinco meses en arribar al puerto gallego. A su llegada, descubrieron que sus documentos de corso no habían partido de Madrid, así que echaron el ancla y aguardaron. Pasó

una semana, luego dos, pasó un mes; pero no llegaban señales de que los engranajes de la burocracia española estuvieran siquiera en marcha. A bordo de los buques atestados, los hombres estaban cada vez más inquietos y algunos empezaron a preguntar por qué no habían recibido aún el salario mensual prometido. Enviaron una petición por escrito a sir James Houblon, solicitando que les pagaran sus sueldos, a ellos o a sus esposas, tal como se había acordado previamente. En respuesta, Houblon ordenó a su agente que esposara a varios solicitantes y los encerrara en los húmedos y oscuros calabozos del barco.

Aquella reacción no tranquilizó a los

marineros, claro está. Durante sus visitas a otros barcos anclados en el aletargado puerto de La Coruña, algunos de los hombres casados pudieron mandar una carta a sus esposas, a Inglaterra. En ella les informaban de su difícil situación y las apremiaban para que concertasen una reunión personal con Houblon y exigiesen los sueldos que necesitaban para sobrevivir. Aquellas mujeres hicieron frente a Houblon, el rico comerciante, el fundador y vicepresidente del Banco de Inglaterra, el hermano del presidente de esta entidad financiera; el hombre, en suma, que pronto ocuparía la alcaldía de Londres. Su respuesta las dejó heladas. Los barcos y sus hombres habían pasado

a estar bajo el control del rey de España y, por lo que a él se refería, el rey podía «pagarles o colgarlos, a su antojo».

Cuando las palabras de Houblon llegaron a La Coruña, los marineros se alarmaron. Algunos suplicaron al capitán de un buque de guerra inglés, atracado temporalmente, que los llevara de nuevo a casa; pero él se negó. El asistente del capitán Gibson, William May, ofreció renunciar a treinta libras de su sueldo si le permitían abandonar el *Charles II*; Gibson le respondió que volviera al trabajo si no quería dar con sus huesos en la cárcel. La tripulación de la nave llegó a la conclusión de que los habían vendido para servir al rey de España «para el resto de sus vidas».

Fue Henry Avery quien dio con una solución. El 6 de mayo de 1694, cuatro meses después de amarrar en La Coruña, él y unos cuantos compañeros se acercaron en un bote hasta la ciudad. Deambularon por las callejuelas estrechas y enrevesadas y se reunieron con hombres de otros barcos ingleses anclados en el mismo puerto. Avery tenía un plan para conseguir la libertad.

La noche siguiente, a las nueve en punto, varios de aquellos reclutas abandonaron el *Charles II* en un botecito. Cuando pasaron al lado del *James*, uno de los marineros saludó a una figura de la cubierta con la contraseña acordada de antemano: «¿Está vuestro contramaestre borracho a

bordo?». Aquello no provocó la respuesta esperada, así que el marinero se expresó con más claridad: «Somos parte del proyecto clandestino de hacernos con el control del *Charles*, así que, los amotinados, subid a bordo y os llevaremos para allá». Por desgracia, el hombre de cubierta no formaba parte de la conspiración y corrió a alertar al capitán del *James*. Sin embargo, antes de que este capitán pudiera dar la alarma general, 25 conspiradores echaron al agua el mayor bote del que se disponía a bordo y se alejaron de sus colegas, remando en dirección al *Charles*.

De nuevo en el barco, Avery oyó el alboroto que resonaba al otro lado del

puerto, en el *James*. Sabía que no podían esperar más. Acompañado de dos docenas de hombres, se precipitaron a cubierta, apresaron al vigía y se hicieron con el control del alcázar, donde se hallaba el timón y buena parte de los mandos de la nave. Nada más llegar los botes cargados con los conspiradores de los otros barcos, el capitán del *James* abrió fuego y lanzó dos balas de cañón que cayeron al agua, al lado del *Charles*. Aquello alertó a los españoles encargados de los cañones en la fortaleza medieval de la ciudad, que se aprestaron a disponer su artillería. Avery empezó a vociferar órdenes. Los hombres corrieron a cortar los gruesos cabos del ancla y trepaban por los

flechastes para desplegar las velas; el timonel encaró la nave en dirección al viento, mientras los demás pusieron las velas en posición. Poco a poco, el *Charles* fue saliendo del puerto, bajo el fuego de los cañones del fuerte, hacia el océano Atlántico.

Tras alejarse unas pocas millas, Avery bajó a las cubiertas inferiores para hablar con el capitán Gibson, que estaba enfermo y postrado en cama, y con el segundo oficial, Jonathan Gravet; ambos se encontraban en aquel momento bajo custodia en sus respectivas cabinas. Según los testimonios de ambos, Avery les dispensó un trato cortés e incluso ofreció a Gibson el mando de la nave si éste se unía a la conspiración. Pero

Gibson lo rechazó. Avery, a pesar de todo, les prometió que por la mañana los dejaría desembarcar en uno de los botes, junto con otros hombres que deseaban abandonar la nave. Avery entregó a Gravet tres regalos de despedida: un abrigo, un chubasquero y su propio grado de primer oficial. Más tarde, Gravet afirmó que el ayuda de Gibson, William May, «me tomó de la mano, me deseó un buen regreso a casa y me pidió que le diera recuerdos a su esposa».

Por la mañana, Gibson, Gravet y otros quince hombres subieron en una de las chalupas del *Charles II* y empezaron a remar hacia tierra firme. «Estoy en manos de la fortuna y debo buscarme sus favores», le dijo Avery a Gibson antes

de separarse.

Más tarde, aquel mismo día, Avery celebró una reunión general con la tripulación del barco: 85 hombres en total, todos ellos voluntarios, salvo el médico, de cuyos servicios no deseaban prescindir. Avery les propuso una forma nueva y mejor de mantenerse y mantener a sus familias: abordarían naves y poblados tal como estaba previsto en origen, pero no en el Caribe, y tampoco para beneficio de Houblon. En su lugar, navegarían hacia el océano Indico, donde irían tras los mercantes de Oriente, cargados de botines suculentos. Había oído que la isla de Madagascar

podía ser una base de operaciones perfecta; situada en aguas de la costa sudoriental de África, no contaba con presencia europea, y en cambio sí con centenares de millas de costa aislada y unos nativos que los abastecerían gustosos de comida y cubrirían el resto de sus necesidades. Cuando todo hubiera terminado, les contó Avery, podrían escabullirse discretamente de vuelta a Inglaterra, pertrechados con sus riquezas.

Avery tuvo que ser convincente, porque los hombres aceptaron su plan y lo nombraron capitán. De forma conjunta, trazaron un plan equitativo para compartir los botines futuros. Mientras que en la mayoría de los

navíos piratas, el capitán se llevaba entre seis y catorce partes más que el marinero normal y corriente, Avery solamente recibiría una parte extra; su oficial, media. Tomarían las decisiones importantes de forma democrática, salvo en combate, una fase en la cual el mando de Avery sería absoluto. Votaron además cambiar el nombre del barco: en adelante, se llamaría *Fancy*.

Pasaron el mes de mayo surcando las aguas del Atlántico. Hicieron escala en la isla de Moia, en Cabo Verde, a 350 millas de la costa africana occidental. Moia era un lugar deprimente, sin arbolado que ofreciera refugio para el achicharrante calor tropical. Los marineros la frecuentaban por las

enormes lagunas saladas del interior, puesto que, en aquella época, la sal era el principal agente conservador de los alimentos. En la inhóspita caleta que cumplía la función de puerto en Moia, encontraron tres mercantes ingleses cargando la sal que los nativos les habían amontonado en la playa. Ante la aplastante potencia de fuego del *Fancy*, los capitanes se rindieron sin presentar batalla. Avery los alivió tanto del peso de las provisiones como de un ancla que sustituiría a la que ellos habían dejado en el fondo del puerto de La Coruña; pero, con notable cortesía, les hizo entrega de un recibo en el que detallaba todos los bienes robados. En un gesto ciertamente menos amable, obligó a

nueve miembros de la tripulación a unirse a su banda pirata; probablemente porque, como en el caso del médico, estaban especializados en alguna habilidad necesaria para la buena marcha del *Fancy*.

Parece que Avery se arrepintió de haber saqueado barcos ingleses en época de guerra. Unos pocos meses más tarde, escribió una carta abierta a todos los capitanes de navíos británicos, en la que les anunciaba que no debían temer nada del *Fancy* y sus hombres. «Hasta la fecha, jamás he causado perjuicio a ningún [navío‡ inglés u holandés —escribió—, ni es mi intención hacerlo mientras sea comandante.» Firmó como «Amigo de los británicos, por ahora».

He aquí la imagen que hizo de Avery un héroe a ojos de los pobres y los oprimidos, una especie de Robin Hood de los mares. Se alzó ante la injusticia y brindó a sus prisioneros un trato extraordinariamente humano, llevándose sólo lo que sus compañeros y él necesitaban para sobrevivir.

De los siguientes actos de Avery, no todos fueron particularmente respetables. Sus admiradores posteriores dejaron en muy buen lugar su comportamiento, tan íntegro, hacia los cautivos ingleses y europeos, pero tienden a pasar por alto o quitarle importancia al trato que prestaba a los extranjeros que no eran de raza blanca y caían en sus garras. Tanto la tripulación

como sus prisioneros refirieron, tiempo después, numerosos actos de crueldad. En una ocasión, en las costas de Africa occidental, Avery atrajo a bordo de su nave a varios miembros de una tribu local, prometiéndoles que comerciaría con ellos; pero luego les robó el oro, los encadenó y vendió por lo menos a siete como esclavos. Hay muchos casos en los que su tripulación tomaba al asalto pequeñas naves mercantes árabes, desarmadas, y una vez se habían apoderado de sus humildes cargamentos de arroz y pescado, procedían a prender fuego a las naves, en lugar de devolvérselas a sus capitanes. Mientras navegaban en aguas de lo que actualmente es Somalia, la tripulación

del *Fancy* quemó la ciudad de Mayd hasta reducirla a cenizas, porque sus habitantes se negaron a comerciar con ellos. Antes de abandonar Asia, Avery y sus hombres cometerían desmanes mucho peores.

En junio de 1695, transcurridos trece meses desde el amotinamiento en España, la banda de Avery apresó por lo menos nueve barcos que iban de Maio a Madagascar, desde el cabo de Buena Esperanza a la costa india. Habían establecido su campamento en puertos apartados de Madagascar, tras revisar a conciencia la nave en las islas Comores y atiborrarse con los tarros de miel que obtuvieron de los comerciantes de Gabón. Habían aumentado en número y,

por entonces, eran ya más de cien, contando a los catorce voluntarios de un mercante danés y una partida de piratas franceses que hallaron varados en una isla próxima al estrecho de Mozambique. Habían robado grandes cargamentos de arroz, grano, coñac, lana, telas de lino y sedas, pero sólo una cantidad menor de oro, plata y otros materiales de fácil transporte. Si querían conseguir una fortuna, debían acometer una presa mayor. Se enteraron por sus prisioneros de que pronto zarparía una gran flota desde Moca, un puerto del mar Rojo, en la actual Yemen; y de que la nave saldría por esta lengua de mar en su ruta hacia Surat, en la India. A bordo de la nave habría miles de musulmanes

de regreso de su peregrinaje anual a los santuarios de La Meca y montones de mercaderes que regresaban a sus hogares con los beneficios de sus empresas comerciales anuales. Los barcos del tesoro de la caravana —propiedad del gran mogol de la India— eran los más valiosos de cuantos surcaban las aguas del Indico.

Avery y los suyos navegaron rumbo norte, hacia la entrada del mar Rojo, donde pensaban aguardar hasta que llegase la flota de Moca. Pero no eran los únicos asaltantes británicos que habían tenido la misma idea. Por el camino se habían cruzado con dos balandras armadas —barcos de vela de un solo palo, pequeños y ágiles— que

hacían ondear los colores ingleses. Sus capitanes resultaron ser corsarios de Rhode Island y Delaware, hombres que habían recibido la licencia para asaltar naves enemigas en época de guerra, pero que, como Avery, habían decidido atacar la flota de un tesoro neutral. Un día después de llegar a los estrechos, se dejaron ver otros tres corsarios americanos, entre quienes se encontraba Thomas Tew, un renombrado pirata originario de Nueva York. Avery y los capitanes de los cinco corsarios acordaron atacar de modo conjunto la flota del tesoro, para luego repartirse el botín resultante. Aguardaron emboscados tras una islita minúscula, en el paso de Bab-al-Mandab, bajo un sol

abrasador. Eran cuatro balandras de seis cañones; el *Fancy*, con sus 46; y un bergantín, con otros seis.

La flota del tesoro, constituida por 25 naves, pasó el estrecho a última hora de la noche del sábado, en el mes de agosto, con las lámparas apagadas, moviéndose con tanto sigilo que piratas y corsarios no lograron ver las 24 primeras. No obstante, consiguieron apresar la última de ellas, un queche lento; tras interrogar a la tripulación, se apercibieron de que tendrían que perseguir al resto de la flota por el golfo de Aden y el mar de Arabia. La escuadra de Avery persiguió a su presa durante tres días. Los barcos menores tuvieron problemas para seguir el ritmo

del *Fancy*. Quemaron el más lento, para no retrasarse; un segundo balandro se quedó tan atrás que jamás lo volvieron a ver.

Al final, cerca de las costas de la India, los piratas avistaron una vela en el horizonte. Resultó ser el *Fath Mahmamadi*, un barco mayor que el *Fancy*, pero más lento y armado con tan sólo seis cañones. La tripulación del *Fath Mahmamadi* lanzó una lastimosa andanada de tres salvas mientras los barcos piratas empezaban a rodearlos. El *Fancy* respondió con una ensordecedora arremetida de 23 cañonazos y una descarga de fuego de mosquetes. El capitán indio se entregó, el *Fancy* se colocó a su lado y la

tripulación de Avery saltó sobre su presa de 350 toneladas. En las bodegas encontraron la recaudación del comercio del *Fath Mahmamadi* en Moca: entre cincuenta y sesenta mil libras esterlinas en oro y plata, que pertenecían al dueño del barco, el mercader Abd-ul-Ghafur. Aquél era un botín impresionante, suficiente como para comprar cincuenta *Fancys*, pero Avery aún quería más. Dejó a un grupo de los suyos al cuidado del barco —una tripulación de presa— y, junto con sus colegas de mando, siguió a la caza de la gran flota.

A los dos días, en las costas de la India oriental, un vigía descubrió otro barco a lo lejos, con rumbo al puerto indio de Surat. Muy pronto los piratas

alcanzaron el que resultó ser el *Ganj-i-sawai*, un gigantesco navío mercante que pertenecía al mismísimo gran mogol Aurangzeb. Era con mucho el mayor barco con base en Surat, con 80 cañones, 400 mosquetes y 800 hombres sanos a bordo. Su capitán, Muhammad Ibrahim, tenía razones fundadas para confiar en que podría rechazar a los asaltantes, puesto que contaba con más cañones y con más del doble de hombres que el *Fancy* y los tres corsarios americanos juntos. A pesar de todo, era mucho lo que se jugaba, porque el *Ganj-i-sawai* iba repleto de pasajeros y tesoros. Tan pronto como el *Fancy* se puso a tiro, el capitán Ibrahim ordenó a la tripulación de los cañones que entrara

en acción. Cargaron su armamento pesado y lo fueron sacando por las troneras. El cañonero apuntó, encendió la mecha y se quedó atrás, con el resto de su equipo, esperando el culatazo del cañón. En lugar de la estruendosa detonación y la consiguiente nube de humo, se produjo un horrible fogonazo. Debido a algún defecto del interior, el pesado cañón explotó y sus fragmentos se proyectaron en todas direcciones. La tripulación artillera quedó destrozada. Mientras Ibrahim intentaba asimilar aquel truculento espectáculo, el *Fancy* devolvió el fuego. Uno de sus proyectiles acertó al *Ganj-i-sawai* en la parte inferior del palo mayor, el punto más crítico de todos. El mástil quedó

medio caído, dejando las velas y las jarcias completamente liadas y aumentando el caos de a bordo. La pérdida de las velas implicaba que el *Ganj-i-sawai* empezaría a reducir la marcha. Sus perseguidores se acercaban.

Desenvainaron las espadas y, con los mosquetes listos, más de cien piratas se agazaparon, prestos para saltar, tras las regalas de su nave, esperando a que los barcos se encontrasen. Cuando sucedió —partiendo las sogas y rasgando las velas, entre los gemidos y crujidos de los cascos de madera, por la tensión— Avery y su tripulación se precipitaron por el costado hacia las cubiertas del barco tullido.

Un historiador indio, de nombre

Muhammad Hashim Khafi Khan, que estaba en Surat en aquella época, escribió que dada la ingente cantidad de armas que había a bordo del *Ganj-i-sawai*, la tripulación habría derrotado sin duda alguna a los piratas ingleses «si el capitán hubiese opuesto alguna resistencia». Al parecer, el capitán Ibrahim cayó presa del pánico y huyó a las cubiertas inferiores, hacia las dependencias que albergaban a un grupo de jóvenes turcas que había comprado en Moca para emplearlas como concubinas. «Les puso turbantes en la cabeza y espadas en las manos y las incitó a luchar», escribió Khafi Khan. La resistencia a bordo del barco indio se vino abajo. Los hombres de Avery

dieron comienzo al saqueo.

Según las historias que más tarde circularían por las tabernas de los muelles ingleses, Avery se comportó con gran caballerosidad. Uno de los relatos más populares daba cuenta de cómo descubrió «algo más agradable que las joyas» abordo del navío apresado: la nieta del emperador mogol, que iba a casarse y contaba con una cuantiosa dote, y un grupo de hermosas sirvientas. Avery, se decía, propuso matrimonio a la princesa y, tras recibir su consentimiento, la desposó allí mismo con el servicio de un clérigo musulmán. En esta versión de la historia, que apareció publicada en Londres en 1709, «el resto de la tripulación echó a suertes

a las sirvientas y, siguiendo el ejemplo de su comandante, contuvieron el deseo hasta que el mismo sacerdote les dio las bendiciones». Se cuenta que los felices recién casados pasaron todo el viaje de vuelta a Madagascar sumidos en su felicidad conyugal.

La historia real es menos romántica. Pruebas documentales y versiones de testigos indios y funcionarios británicos dejaron bien claro que Avery presidió una orgía de violencia. Durante varios días, los piratas violaron a las pasajeras femeninas de todas las edades. Entre las víctimas se encontraba una parienta del emperador mogol: no se trataba de una joven princesa, sino de la anciana esposa de uno de sus cortesanos. Khafi

Khan informó de que unas cuantas mujeres prefirieron suicidarse para evitar semejante destino, algunas lanzándose al mar y otras apuñalándose con dagas. Los supervivientes contaron que los piratas trataron a buena parte de los prisioneros «con una brutalidad tremenda», en su empeño por obligarlos a confesar dónde habían ocultado los objetos de valor. Uno de los miembros de la tripulación de Avery, Philip Middleton, testificó más tarde que asesinaron a varios hombres a bordo del buque apresado. Los hechos y la leyenda coinciden sólo en la magnitud del tesoro que los piratas cargaron a bordo del *Fancy*, un tesoro oculto de oro, plata, marfil y joyas por valor de 150.000

libras esterlinas, si no más.

Una vez satisfechos, los piratas permitieron que el *Ganj-i-sawai* navegase rumbo a Surat con la tripulación superviviente y los pasajeros. Los corsarios partieron en dirección contraria, encaminándose al sur, hacia Madagascar y el cabo de Buena Esperanza. En la isla de Reunión, a medio camino del Cabo, Avery y los demás capitanes se repartieron el botín y partieron con rumbos distintos. Casi toda la tripulación recibió una parte de mil libras, equivalente al sueldo de marino en un barco mercante durante veinte años. Avery informó a sus hombres de que navegarían directamente hacia Nassau, para eludir la venganza

del emperador. En noviembre de 1695 el *Fancy* inició su largo viaje, alrededor de medio mundo, hacia la isla de Nueva Providencia.

Una vez cerrado el trato con el gobernador Trott, Avery y sus hombres pasaron varios días en Nassau, bebiendo los refrigerios que les ofrecía Trott y discutiendo los planes para el futuro. Unos cuantos —siete u ocho a lo sumo — decidieron quedarse allí y no tardaron en contraer matrimonio con mujeres de la zona. El resto se dividieron en tres grupos, cada uno con su propia idea sobre cuál era el mejor modo para regresar a hurtadillas hasta

Inglaterra, provistos del botín. Veintitrés hombres, guiados por Thomas Hollingsworth, compraron a los isleños una balandra de treinta toneladas, la *Isaac*, y zarparon rumbo a la isla patria en la segunda semana de abril de 1696; según parece, deseaban regresar discretamente a sus hogares. El segundo grupo, con unos cincuenta hombres, se dirigió hacia la colonia inglesa más cercana, Charleston, en Carolina, a unas cuatrocientas millas más al norte. El tercer grupo estaba formado por Avery y otros veinte tripulantes, que pagaron seiscientas libras por una balandra transatlántica de cincuenta toneladas, la *Sea Flower*, armada con cuatro cañones menores. A principios de junio, cargaron

sus bienes y su tesoro y estaban listos para partir. Henry Adams, el hombre que había llevado el mensaje de Avery al gobernador Trott, se casó con una chica de Nassau y la subió con él a bordo del buque. Avery ordenó izar las velas y la *Sea Flower* inició su trayecto hacia el norte por la corriente del Golfo, rumbo a las costas septentrionales de Irlanda.

Nicholas Trott pasó la primera parte del mes de junio limpiando el *Fancy*. Para agilizar el proceso —y porque el barco estaba ya en unas condiciones bastante precarias— ordenó que lo sacaran a tierra en la isla de Hog poco antes de la partida de la *Sea Flower*. No se sabe si Trott conocía la verdadera identidad de aquel barco, pero en algún

momento de aquel verano, otros marineros que pasaron por Nassau identificaron aquel casco embarrancado como el del *Charles II*. Trott llamó a unos pocos hombres para interrogarlos sobre la cuestión, pero afirmaron que «no podían darle información alguna». En diciembre recibió una carta del gobernador de Jamaica, en la que le hacía saber que Bridgeman no era otro que el forajido Henry Avery. Trott mandó llamar a unos pocos colegas de Avery para interrogarlos, pero los dejó marchar muy pronto, afirmando que el representante jamaicano «no disponía de pruebas». Meses más tarde, con bastante hipocresía por su parte, ordenó que «confiscaran [el *Fancy*]... con la

esperanza de hallar pruebas». Trott acabó perdiendo su cargo político por aquel incidente, pero finalizó sus días con suficiente prosperidad.

Algunos hombres de Avery encontraron refugio en otros puertos. Algunos de los que partieron hacia Charleston decidieron seguir hasta Filadelfia, donde compraron la lealtad de otro gobernador, William Markham, de Pensilvania, a cien libras por cabeza. Markham, que en apariencia sabía quiénes eran, no solamente faltó al deber de arrestarlos, sino que además los recibió en su casa y permitió que uno de ellos contrajera matrimonio con una hija suya. Cuando Robert Snead, magistrado de la corona, intentó arrestar a los

piratas, el gobernador desbarató el plan y lo amenazó con la cárcel. Snead, impertérrito, detuvo a dos piratas; pero ellos «escaparon» de la prisión de Markham a las pocas horas. El episodio —según informó Snead a las autoridades de Londres— había permitido que «todo el mundo viese cómo actuaba el oro de Arabia sobre algunas conciencias».

La *Isaac*, la primera de las balandras que llevaban a los piratas con destino a Inglaterra, atracó en la apartada isla de Achill, en aguas de la costa occidental irlandesa, durante la primera semana de junio. Cerca de una docena de piratas bajaron a tierra al pie del cabo de Achill, amontonando sacos de monedas

de oro y plata en la extensa playa. Más adelante zarparon hacia Dublín, ciudad en la que desaparecieron sin dejar rastro. El resto de la tripulación de la *Isaac* navegó hasta Westport, en el condado de Mayo, donde desembarcó a toda prisa. Cada uno fue por su lado. Ofrecieron a los habitantes de la zona diez libras por monturas que no valían ni una quinta parte de tal valor e intercambiaron bolsas de plata española por bolsas de guineas de oro, por debajo de su precio, simplemente para aligerar la carga. A lomos de caballos irlandeses cargados con guineas, sedas y otros bienes, muchos abandonaron el pueblo en dirección a Dublín. Hollingsworth, el capitán, vendió la *Isaac* a comerciantes

locales y también se esfumó. Los funcionarios locales calcularon que la balandra había llegado a Westport con veinte mil libras esterlinas en oro y plata, además de varias toneladas del valioso campeche, una especie de árbol tropical del que se extraía tintura. Solamente apresaron a dos hombres, James Trumble y Edward Foreside, aunque los demás fueron vistos aquel verano en Dublín.

Avery y la *Sea Flower* llegaron a finales de junio y desembarcaron en Dunfanaghy, en el condado de Donegal, al noroeste. Se encontraron con el funcionario de aduanas local, Maurice Cuttle, a quien trataron según su costumbre; cada uno le entregó al señor

Cuttle cerca de tres libras esterlinas en oro y, a cambio, él no sólo les emitió los permisos necesarios para ir a Dublín, sino que además los acompañó durante una parte del trayecto. Cuando se hubieron alejado unos diez kilómetros de Dunfanaghy, Avery se separó del resto de los hombres, afirmando que se dirigiría a Escocia y, después, a Exeter en su Devonshire natal. Sólo una persona acompañó al pirata: la esposa de Henry Adams. Avery y la señora Adams se alejaron juntos de la ciudad de Donegal.

Los otros hombres de la *Sea Flower* se marcharon a Dublín. Uno de ellos, John Dan, compró un billete para Inglaterra y se arriesgó a viajar por

tierra hasta Londres. Mientras pasaba por la ciudad de St. Albans, en Hertfordshire, se encontró con la señora Adams, que iba en una diligencia. Le dijo a Dan que iba a encontrarse con Avery, pero se negó a llevarlo con ella o a decirle dónde se encontraba él. A los pocos días, la sirvienta de una pensión de Rochester, en Kent, descubrió las 1.100 libras que Dan había cosido en su chaqueta acolchada. Este expirata dio con sus huesos en la cárcel, como otros siete antiguos compañeros de barco. A cinco los colgaron, incluido el ayudante William May, en el muelle de las ejecuciones de Londres. Corría el 25 de noviembre de 1696.

De Avery, nunca se supo nada más.

Los rumores sobre el destino de Avery no dejaron de circular por el mundo anglófono durante décadas, pasando de marinero en marinero por los barcos y las tabernas del imperio. Se decía que era, literalmente, el rey de los piratas, y que había regresado a Madagascar con sus cómplices para gobernar en sus propios dominios piratas. Allí vivía con su esposa, la nieta del gran mogol, en un suntuoso palacio con magníficas defensas, fuera del alcance de la ley inglesa. Los piratas acudían a él desde todos los rincones del mundo.

La leyenda ganó aún más crédito en 1709, cuando un librero de Londres

publicó *Vida y aventuras del capitán John Avery*, volumen basado, se suponía, en el diario de un hombre que había escapado de su reino pirata. El autor, anónimo, afirmaba que Avery presidía una flota con más de cuarenta embarcaciones de gran calado y controlaba un ejército de quince mil hombres. «Se habían levantado ciudades, fundado comunidades, erigido fortificaciones y construido atrincheramientos, de tal modo que sus dominios resultaban inexpugnables e inaccesibles por mar y tierra». Avery disponía de tanta plata y oro que, se decía, había empezado a acuñar monedas con su propia efigie. «El famoso pirata inglés» había pasado, por

tanto, «de grumete a rey». La historia cautivó de tal manera al público británico que a los pocos años, el Royal Theatre de Londres estrenó una representación basada en la vida de Avery. En *The Succesful Pirate (El pirata de éxito)*, Avery vivía en un gran palacio, «un ladrón con cetro, a la cabeza de cien mil... hermanos ladrones... que quemaban ciudades, saqueaban países y despoblaban naciones».

Para los marineros más jóvenes y los grumetes maltratados, Avery se había convertido en un héroe. Él era uno de los suyos, un hombre que dio la cara para defender a sus compañeros del mar y los guió a una tierra prometida, al

paraíso terrestre de los marinos. Paladín de los hombres corrientes, el Avery de la leyenda fue un símbolo de esperanza para una nueva generación de marinos oprimidos, al tiempo que un modelo para aquellos hombres que un día llegarían a ser los más famosos y temidos piratas de la historia.

Sólo pasados los años, cuando la Edad de Oro de la piratería tocaba a su fin, se publicó un relato sobre el destino de Avery que ofrecía otra perspectiva muy distinta. Según la *Historia general de los piratas*, publicada en Londres en 1724, Avery jamás regresó a Madagascar. Tras separarse de sus compañeros en Irlanda, se dirigió hacia su Devonshire natal llevando consigo

una importante cantidad de diamantes. Por medio de unos amigos de Biddeford, consiguió vender las gemas a ciertos comerciantes de Bristol quienes, a diferencia de Avery, eran lo suficientemente ricos como para que «nadie preguntase de dónde habían salido». Según aquel relato, Avery entregó las joyas, dando por sentado que le mandarían la mayoría de lo que sacaran con la venta, y se relajó con sus parientes en Biddeford. Los pagos que acabó recibiendo de Bristol «no le bastaban ni para el pan». Se presentó ante los comerciantes y ellos lo amenazaron con delatarlo a las autoridades, demostrando que eran «tan buenos piratas en tierra como él en el

mar». Reducido a la indigencia, Avery cayó enfermo y murió en el camino de vuelta a Biddeford, «sin disponer siquiera de recursos para un ataúd».

Pero esta parte de la historia no se escribió hasta pasado un cuarto de siglo. Para los que vivían en 1700, las únicas versiones conocidas de la vida de Avery eran las del rey ladrón y su república de piratas.

2
Hacia el mar

1697-1702

Cuando Henry Avery se desvaneció en la noche irlandesa, los hombres que darían forma a la Edad de Oro de la piratería eran niños o chicos muy jóvenes. Sobre los primeros años de

vida de cuantos se convirtieron en auténticos piratas, es muy poco lo que sabemos.

La mayoría de la población, en la Inglaterra de finales del siglo XVII, dejaba muy poca constancia de su paso por este mundo terrenal. En los casos de gentes del pueblo honradas y respetuosas de la ley, quizá un párroco anotaba en el registro de la parroquia local la fecha de su nacimiento, su matrimonio y su muerte. En caso de ser lo suficientemente afortunados como para gozar de alguna propiedad, tal vez podría haberse conservado un testamento en el que se detallara un inventario de los bienes del individuo junto con el detalle de a quién había que

legárselos. Si el sujeto había sido víctima de algún delito o acaso lo había cometido él mismo, es probable que los documentos sobre él sean más abundantes, sobre todo en caso de haber ido a juicio. De hecho, buena parte de lo que sabemos acerca de los grandes piratas se ha obtenido a partir de declaraciones, transcripciones de juicios y otros registros legales conservados en los archivos de Gran Bretaña, España y las antiguas colonias de ambas naciones en el Nuevo Mundo. Dicho de otro modo: antes de que se dedicaran a la piratería, la historia tuvo poco que decir de ellos.

Samuel Bellamy, el hombre que se haría llamar «el Robin Hood de los mares», fue probablemente hijo de Stephen y Elizabeth Pain Bellamy, nacido el 18 de marzo de 1689, en el distrito de Hittisleigh, en Devon. De ser cierto, habría sido el menor de cinco hermanos; el otro vástago varón había muerto a corta edad, cinco años antes de que naciera Samuel. Así pues, al ser el único hijo varón vivo, le correspondía heredar la finca familiar, que no debía de representar gran cosa. Hittisleigh era un lugar extremadamente modesto, no más que un puñado de casitas dispersas por las colinas del margen norte de los inhóspitos páramos de Dartmoor (el conocido escenario en el que se

desarrolla *El perro de los Baskerville*, de Arthur Conan Doyle). El terreno era en su mayoría arcilloso, lo cual complicaba la tarea tanto de arar como de drenar los campos; los habitantes hacían cuanto podían por ganarse la vida a duras penas, cultivando para ello trigo, cebada y patatas. La región era, según contó Daniel Defoe poco después de 1720, «yerma por naturaleza» y «muy poco saludable, sobre todo para las ovejas, que en aquellas zonas son de una raza pequeña, y muy dadas a la necrosis, lo cual las destruye en gran medida». La tierra daba «poco más que matorrales, un pasto grosero y ácido, que no alimentaba al ganado».

Como muchos otros chicos, es

plausible pensar que Bellamy abandonaría su granja tan pronto como le fue posible, para huir de la creciente catástrofe, social y económica, que asolaba el campo inglés. El antiguo sistema medieval se veía suplantado por el capitalista y los sufrimientos de aquella transición los estaban soportando los campesinos de zonas rurales. Desde principios del siglo XVI, los lores ingleses comenzaron a expulsar a los agricultores de sus tierras, ya fuera porque les compraban los derechos de tenencia o, sencillamente, se limitaban a no renovarles los arriendos. Por toda Inglaterra, campos y pastos que una vez fueron usados en común por los aldeanos locales pasaban a manos de

señores feudales, eran cercados con muros, vallas o setos e incorporados a las extensas granjas privadas y sus cabañas bovinas. Aquella «fase de cercado» convirtió a los señores feudales en aristócratas hacendados y a millones de granjeros autosuficientes, en pobres sin tierra.

Por consiguiente, la vida rural en Inglaterra era cada vez más arriesgada. Sin tierra, los campesinos ya no podían criar ganado propio, ni, por lo tanto, seguir produciendo su propia leche, queso, lana o carne. Desde el momento en que tuvieron que pagar una renta a los señores de la tierra para usar los campos y vivir en sus casas, la mayoría se vieron obligados a trabajar como

jornaleros, fuera de sus propiedades. Para la familia de campesinos típica, esto implicaba una gran pérdida en los ingresos reales; la producción láctea anual de una sola vaca valía tanto como el sueldo anual de un jornalero adulto. Un viajero observó que «los arrendatarios pobres no podían permitirse comer los huevos que ponían sus gallinas, ni las manzanas ni las peras que crecían en sus árboles... sino que tenían que sacar dinero de todo». Sir Francis Bacon describió a los granjeros arrendatarios como poco menos que «indigentes con casa». En el año en que nació Bellamy, tres millones de ingleses —cerca de la mitad de la población— rozaban el nivel de subsistencia mínimo,

por encima o por debajo, y la mayoría vivía en las zonas rurales. La desnutrición y las enfermedades dejaron huella en esta mitad empobrecida de la población inglesa: de media, eran quince centímetros más bajos y vivían menos de la mitad de años que sus compatriotas de las clases media y alta.

Muchos abandonaron las tierras de sus antepasados y emigraron hacia las ciudades y los pueblos británicos, en busca de trabajo. Probablemente, el joven Sam Bellamy fue uno de ellos. Aunque no conocemos el itinerario que siguió, sí sabemos que al final puso rumbo hacia uno de los puertos ingleses. Tal vez lo animaran a ello las hazañas de Henry Avery, cuyas historias se

habían divulgado por todo el Devon desde el hogar natal de Avery en Newton Ferrers, a tan sólo 50 kilómetros de Hittisleigh. Sueños de aventuras con capa y espada y de riquezas propias de un rey podrían haber dado vueltas en la cabeza del joven mientras recorría las llanuras camino de Plymouth, cruzaba las colinas en dirección a Bristol o seguía la gran carretera de Londres, abriéndose paso hacia el mar.

De Charles Vane, que un día desafiaría a una escuadra entera de buques de Su Majestad, sabemos menos aún. En la edición de 1725 de la *Historia general*

de los piratas aparece un retrato suyo; el creador de la plancha debió de trabajar a partir de informaciones que había oído o leído, pero no obtenido con sus propios ojos. Vane aparece con una peluca por los hombros y un abrigo militar largo, con la espada desenvainada, apuntando con determinación hacia un objetivo que no se ve; es de estatura media, con una nariz aguileña, el cabello negro y una perilla delgada que sobresale por encima de una barba de dos días. Su lugar de nacimiento y los datos de su infancia se han perdido; sobre sus orígenes sólo es posible conjeturar. Se cree que era inglés, aunque su nombre permite pensar que hubiera contado con

antepasados franceses. Antes de convertirse en pirata, vivió durante un tiempo en Port Royal, en Jamaica; pero no era originario de la isla. Es probable que tuviera una edad similar a Bellamy y se cree que se hicieron a la mar en la misma época. Se aventura que era de Londres, una ciudad que, a juicio del historiador Marcus Rediker, fue el hogar de casi una tercera parte de los piratas de la generación de Vane. Bellamy también habría zarpado desde allí; más tarde, durante su carrera de pirata, afirmó en cierta ocasión ser originario de la capital inglesa.

Early Eighteenth-Century Prices and Wages

PRECIOS

Bacalao entero, doce libras, en Boston	0,01 £
Carne de vacuno fresca, una libra, en Boston	0,03-0,05 £
Sidra, un barril	0,15 £
Ron, un galón	0,20 £
Pantalones de marinero, de lona	0,06 £
Chaleco de marinero	0,45 £
Peluca de caballero	10-30 £
Alfanje	0,30 £
Mosquete	3 £
Cañón de cuatro libras	16 £
Supuesto remedio para enfermedad venérea, un tarro, Londres	0,15 £
Médico, servicio anual para una familia, Boston	5 £
Correo postal: una carta de Inglaterra a Boston	0,05 £
Libro, *Historia general de los piratas*, 1.ª ed.	0,2 £
Jamaica Weekly Courrant, suscripción de tres meses	0,38 £
Plata española, una onza	0,45 £
Oro, una onza, Londres	4,3 £
Trayecto en carruaje desde las afueras de Londres hasta el centro	0,05 £
Transporte de Inglaterra a las Américas	5-6 £
Alquiler de un ático de una habitación en Oxford	3 £ anuales
Alquiler de una tienda en el centro de Boston	20 £ anuales
Alquiler de una casa propia de un caballero, en Charleston	46 £ anuales
Contrato de servidumbre de un adulto europeo, Virginia	12 £
Un esclavo africano adulto en las Américas	25-40 £
Cien acres de plantaciones de azúcar en Jamaica, valor total	5.625 £
Balandra de diez toneladas para el comercio	30 £
Fragata de 350 toneladas, 36 cañones, completamente equipada	8.200 £

SALARIOS E INGRESOS

Criada en Londres	5 £ anuales
Marinero en la Armada	11,5-15 £ anuales
Maestro en Inglaterra	16 £ anuales
Peón de granja en Inglaterra	18 £ anuales
Marino cualificado en la Marina mercante	33 £ anuales
Primer oficial en la marina mercante	44 £ anuales
Tendero en Inglaterra	45 £ anuales
Cirujano en Inglaterra	52 £ anuales
Capitán de la Marina mercante	65 £ anuales
Abogado en Inglaterra	113 £ anuales
Gobernador en Carolina del Norte	300 £ anuales
Terrateniente en Inglaterra	300 £ anuales
Gobernador en Nueva York	1.200 £ anuales
Caballero inglés	1.000-5.000 £ anuales
Duque de Newcastle	25.000 £ anuales

OTROS

Anticipo del libro *Robinson Crusoe* a Defoe	50 £
Beneficios de una plantación de azúcar en Jamaica, cien acres	540 £ anuales
Impuestos recaudados por el gobierno de Nuevo Hampshire	1.300 £ anuales
Beneficios de una plantación de azúcar en las Barbados, quinientos acres	7.500 £ anuales
Gastos del gobierno de Massachusetts	17.000 £ anuales

Precios y salarios a principios del siglo XVIII

En 1700, Londres dominaba Inglaterra como nunca. Contaba con 550.000 habitantes —más de la décima parte del total de la población— y era quince veces más extensa que la segunda ciudad inglesa de la época, Norwich. Era el núcleo del comercio, la industria, la sociedad y la política en el creciente Imperio británico. Y era, con mucho, su mayor puerto.

La ciudad había rebasado sus viejas murallas y se extendía sobre los campos hacia el pueblo de Westminster, situado a unos 5 kilómetros Támesis arriba y hogar tanto de la reina Ana como del Parlamento; río abajo llegaba hasta los astilleros de la Royal Navy en

Rotherhithe. El centro de la ciudad fue reconstruido a gran escala tras el Gran Incendio de 1666; en el horizonte despuntaban las agujas de las iglesias de sir Christopher Wren y la cúpula a medio construir del mayor proyecto de Wren, la Catedral de San Pablo. Ordenados edificios de ladrillo sobre calles pavimentadas de un ancho uniforme sustituían a las sinuosas callejas y las casas de madera irregulares del período medieval. El comercio latía en las calles; los adoquines resonaban bajo las ruedas de las carretas de los comerciantes y las carretillas de los vendedores ambulantes, las pezuñas del tiro de los carruajes señoriales y los rebaños de

ovejas que se dirigían al matadero y los mercados de carne del centro urbano. Tiendas y tenderetes no solamente llenaban las calles y las plazas, sino que se extendían igualmente por las carreteras e incluso obstruían la circulación del tráfico que atravesaba el puente de Londres, el único que cruzaba el Támesis. Un escritor se lamentaba de que muchas de las excelentes iglesias de Londres estaban «tan abarrotadas de tiendas y viviendas... que se podría pensar que la religión corre el peligro de verse asfixiada por el crecimiento del comercio».

La arteria principal de la ciudad, el Támesis, estaba aún más repleta que las calles. Por arriba del puente de Londres

—bajo cuyos estrechos arcos la corriente fluía como una cascada— centenares de remeros bogaban en botes de pasaje y de carga que recorrían y cruzaban el río al que iba a parar el contenido de medio millón de orinales; la sangre y las tripas de miles de animales sacrificados; y los cuerpos de gatos, perros, caballos, ratas y casi cualquier otra cosa de la que uno se quisiera deshacer. Río abajo, pasado el puente, centenares, a veces miles, de naves de altura esperaban para cargar o descargar su mercancía, amarradas a menudo de tres en tres o de cuatro en cuatro; un bosque flotante de mástiles que se extendía por espacio de más un kilómetro. Los balandros de cabotaje

transportaban el carbón de Newcastle; barcos de dos y tres mástiles traían madera del Báltico, tabaco de Virginia, azúcar de Jamaica y Barbados, bacalao en salazón de Nueva Inglaterra y Terranova. Un poco más abajo, en los astilleros navales de Deptford y Rotherhithe, ya a las afueras de la metrópolis, se congregaban los buques de la Royal Navy para recibir órdenes, reparaciones o refuerzos.

De haber acudido a Londres, Charles Vane y Samuel Bellamy habrían dado con sus huesos en el barrio de Wapping, apretujado a la orilla del río, entre los astilleros navales y el puente de Londres. Wapping era un laberinto abarrotado de casas que se

desmoronaban y deprimentes tabernas intercaladas entre los embarcaderos, los almacenes y los depósitos. Levantado sobre un terreno apretado entre las marismas y el río, el vecindario estaba asociado con el lodo y era el hogar de quienes no se podían permitir vivir en ningún otro lugar.

Vivir en Wapping y en los otros barrios pobres de Londres conllevaba mucho peligro y bastante suciedad. En muchos casos, se hacinaban entre quince y veinte personas en la misma habitación, en casas frías, con poquísima luz y muy inestables. No existía una recogida de basuras organizada; los orinales se vaciaban desde las ventanas, salpicando a todos y

todo lo que se moviera por las calles. El estiércol de los caballos y demás animales se apilaba en las vías de paso, igual que sus cadáveres. Las frecuentes lluvias de Londres arrastraban consigo parte de la mugre, pero a cambio, el fortísimo hedor de los cementerios resultaba aún peor; los pobres recibían sepultura en fosas comunes que permanecían abiertas hasta estar totalmente repletas. El frío traía consigo sus propios riesgos, puesto que la calefacción de las pequeñas casas provenía de la quema de carbón de mala calidad.

Las enfermedades proliferaban. Cada año emigraban a Londres 8 mil personas, pero este incremento apenas

compensaba la tasa de mortalidad. Las intoxicaciones alimentarias y la disentería se llevaban a un millar de personas anualmente y más de 8 mil terminaban consumidas por las fiebres y las convulsiones. El sarampión y la viruela mataban como promedio a otro millar de personas, casi todos niños, de los que la mayoría ya había sufrido los estragos del raquitismo y lombrices intestinales. Entre una tercera y una cuarta parte de los bebés moría durante el primer año de vida, y apenas la mitad llegaba a cumplir los dieciséis años.

Por las calles pululaba una gran cantidad de niños huérfanos, algunos como consecuencia de accidentes o enfermedades de sus padres, y otros,

sencillamente, porque sus progenitores, incapaces de alimentarlos, los habían abandonado en las escaleras de la iglesia. Los encargados de las parroquias, atestadas, alquilaban los bebés a mendigos, quienes los usaban por cuatro peniques al día (0,16 libras esterlinas); varios centenares de chicos de entre cinco y ocho años fueron vendidos para siete años de esclavitud a cambio de veinte o treinta chelines (1 ó 1,5 libras esterlinas) por cabeza. Aquellos jovencitos eran adquiridos por deshollinadores, que los hacían bajar por el tiro de la chimenea para realizar una limpieza a fondo, en ocasiones con los fuegos aún encendidos por debajo, para rascar el polvo del carbón sin

máscaras ni ropas de protección. Aquellos «trepadorcitos» no tardaban en sucumbir a las enfermedades pulmonares y la ceguera o, simplemente, se mataban en una caída. Los mismos encargados de las parroquias dejaban de nuevo en las calles a los muchachos que no habían podido vender «para que de día mendigaran y por la noche durmieran en los portales, en ratoneras o por las esquinas de las calles», según contaba un testigo. Un gran número de estos picaros desaliñados deambulaba por las calles, reuniéndose en bandas que se hacían llamar «guardia negra», porque abrillantaban las botas de los caballeros a cambio de poco. «De la mendicidad pasaban al hurto —concluía el mismo

londinense—, y de allí a la horca.»

Pero no todos los habitantes de Wapping eran miserables. Estaban también los taberneros y los trabajadores de los muelles, los comerciantes, los fabricantes y reparadores de velas y aparejos, los dueños de burdeles, los encargados de las casas de huéspedes... Había incluso oficiales y capitanes de navío de escasos recursos. Unos pocos artesanos destacados también vivían en el distrito, entre ellos el señor Lash, que construía los carruajes de Su Majestad, y el cervecero Altoway, en cuyos barriles se almacenaban, siempre disponibles, diferentes clases de cerveza por valor de más de 1.500 libras esterlinas,

esperando a ser distribuida por una ciudad sedienta. El suministro de agua en Londres era tan insalubre que la población —niños incluidos— prefería beber cerveza. En las proximidades se encontraba el astillero de Robert, que ofrecía a sus trabajadores un asiento de tribuna para la mayor atracción del vecindario: el muelle de las ejecuciones, donde el tribunal del almirantazgo mandaba a los marinos condenados y a los piratas apresados para que se reunieran con el Hacedor.

Si Charles Vane creció en Wapping, es de suponer que habría presenciado numerosas ejecuciones de piratas, incluida la de cinco miembros de la tripulación de Henry Avery, en el otoño

de 1696, y la de William Kidd y otros cuatro piratas más, en mayo de 1701. Vane sería un niño, pero en aquellos tiempos nadie se perdía una ejecución: constituían una de las formas más populares de entretenimiento.

La diversión comenzaba días incluso o semanas antes de la hora señalada, en la prisión de Marshalsea o en la de Newgate, donde los visitantes daban propinas a los guardias a cambio de una oportunidad de quedarse mirando a los condenados. El día de la ejecución, millares de personas se agolpaban en las calles de camino a Wapping, esperando a que pasasen los prisioneros, atados en las carretas y escoltados por los guardias y el mariscal del almirantazgo.

Había tanta gente que intentaba echar un vistazo a los prisioneros, que el recorrido, de menos de cinco kilómetros, llegaba a durar hasta dos horas. Para cuando la procesión alcanzaba el muelle de las ejecuciones, la alegre multitud se concentraba en la orilla del río y en los muelles, taponando las Escaleras de Wapping y desplegándose por el hediondo lodo que la marea baja dejaba al descubierto. Las horcas se alzaban sobre el barro, y tras ellas, centenares de botes de pasaje competían por hacerse con la mejor vista del inminente acto.

Vane habría contemplado a los hombres de Avery mientras decían sus últimas palabras. Según los testigos,

todos y cada uno de los piratas mostraron arrepentimiento, pero John Sparcks aclaró que su arrepentimiento se limitaba a las «horribles barbaridades» que cometieron a bordo del barco del gran mogol. «Robar y salir huyendo» con el *Charles II* fue, a decir de Sparcks, una «preocupación menor». Una vez terminaron sus discursos, los condujeron a la horca, uno por uno, y los colgaron. Cuando el último hombre dejó de babear, patalear y retorcerse, los auxiliares del representante de la corona arrastraron los cuerpos hasta la zona de marismas, los ataron a unos postes y los dejaron para que, poco a poco, la marea los fuese sepultando. A la mañana siguiente, temprano, cuando la corriente

se retirase, dejaría ver durante unas horas sus cuerpos abotargados, hasta que la siguiente marea los volviera a sumergir. La costumbre era que las autoridades del almirantazgo no retirasen los cadáveres de allí hasta que no los hubiesen lavado tres mareas. Los ayudantes enterraban a la mayoría de los piratas en tumbas poco profundas o los entregaban a cirujanos que practicaban disecciones con ellos; pero a los más importantes los cubrían con brea y los dejaban en jaulas de hierro, colgadas en lugares destacados a lo largo del río. Los marinos y remeros que navegasen arriba o abajo del Támesis verían aquellos macabros espantapájaros, abandonados allí para infundir el miedo

en los corazones de los aspirantes a pirata. El tiempo demostraría que fue una estrategia inútil.

Muchísima gente intentó atraer a jóvenes como Vane y Bellamy a bordo de sus naves. Escaseaban marinos profesionales, y los capitanes de barco, mercantes o de la Marina del rey, siempre iban faltos de personal. Según ciertos cálculos, aun cuando todos los marineros ingleses estuvieran sanos y trabajando al mismo tiempo, solamente habrían supuesto dos tercios del total de la mano de obra necesaria para las flotas naval y mercante. Ambos servicios recibían a los voluntarios con

los brazos abiertos —la Marina ofrecía una recompensa de dos meses de sueldo a cualquiera que se alistase—, pero había pocos interesados. Corría un dicho: «Los que van al mar por placer, van al infierno por diversión». Sólo los ignorantes y los ingenuos ingresaban en el servicio de modo voluntario, muchachos de campo como Samuel Bellamy, que se morían de ganas de correr aventuras; pero no había, ni muchísimo menos, suficientes candidatos como él.

Así, los comerciantes se veían obligados a adoptar tácticas agresivas para completar sus tripulaciones. Algunos contrataban «espíritus»: hombres que, en palabras de Edward

Barlow, andaban por las pensiones y tabernas buscando «atraer a alguno de los que a ellos les parecen gente del campo o extranjeros... o alguno de los que consideran fuera de lugar y que no pueden trabajar y que van deambulando por las calles sin nada que hacer». Los «espíritus» les prometían sueldos elevados y anticipos de dinero si firmaban en la línea de puntos. Pero luego se encontraban zarpando en los barcos como meros aprendices de marinero, sin sueldo, mientras el «espíritu» se embolsaba varios meses de su paga, a modo de comisión. Otros capitanes contrataban a «agentes especiales» que buscaban a marinos borrachos o endeudados y trataban de

persuadirlos para que firmasen a cambio de bebida o el pago de sus deudas. Cuando el método fallaba, los agentes más faltos de escrúpulos maniataban y raptaban a los marinos borrachos, los encerraban toda la noche y luego los vendían a los capitanes de barcos mercantes. Fueran cuales fuesen las circunstancias, el nuevo marinero estaba obligado por ley a servir en el barco hasta que terminase un viaje que podría durar meses, o en ocasiones, años.

La Royal Navy tenía fama de ofrecer sueldos más bajos y de contar con una disciplina más dura que los servicios mercantes y recurría a un enfoque más radical y violento: las levas. Dirigidos por un oficial naval, los destacamentos

de enganche acechaban en las calles, armados de porras, reuniendo a cuantos marineros se cruzaban en su camino. Estos eran fáciles de identificar, debido a sus maneras particulares de hablar, caminar y vestirse. Edward Ward, escritor y tabernero ocasional, se topó con una panda de marinos en Londres por aquella época y los comparó con «una camada de rinocerontes novatos, vestidos con ropas de ser humano». Vestidos con sus chaquetas sucias de brea, los marineros silbaban a las mujeres y golpeaban los postes de atar caballos que hallaban a su paso, haciendo que todos los perros callejeros con los que se cruzaban saliesen con «el rabo entre las piernas, para huir de tan

espantosa y maligna gente».

Pero a pesar de esta fortaleza, los marineros huían despavoridos cuando un destacamento de enganche andaba cerca. Se escondían en las habitaciones de las tabernas durante varios días. Un marinero huyó de Londres a Dover, pero, cuando llegó, descubrió que el destacamento también actuaba en esa zona. «Seguía aterrorizado [por‡ el destacamento, porque no podía caminar por las calles sin peligro, ni dormir a salvo», contó más adelante el hombre, que describió su vida como la de «un prisionero». Otros fingían estar casados con las dueñas de las tabernas o los cafés, para reclamar que eran propietarios, condición exenta del

servicio naval. Otros se libraban incorporándose a la policía y otros funcionarios de seguridad, o, simplemente, se enrolaban a bordo de un navío mercante. Muchos marinos huyeron de Inglaterra para siempre.

Las levas eran constantes; sobre todo, porque los capitanes recibían veinte chelines (1 libra esterlina) por cada hombre que apresaban. Irrumpían en los hogares y casas de huéspedes en medio de la noche, en busca de marinos, y practicaban redadas regulares en los barcos mercantes que entraban en Londres y otros puertos. Hombres que llevaban meses o años en el mar eran arrastrados de sus naves mercantes a los buques de guerra antes de que pudieran

pisar tierra firme, hacer una visita fugaz a sus familias o recoger el sueldo que les pertocaba. Algunos barcos mercantes iban tan faltos de personal que apenas lograban llegar a puerto. De vez en cuando, los marinos que regresaban de un viaje especialmente largo se amotinaban para evitar que los hicieran presos; una vez tenían el control, o bien abandonaban sus barcos en los botes salvavidas o tomaban las armas para hacer frente al destacamento cuando intentase subir a bordo. En los barcos carboneros, navíos pequeños que navegaban a cabotaje para distribuir el carbón para Londres y otras ciudades, los marineros más sanos se ocultaban en cuanto veían acercarse al queche de la

leva. Los líderes de los destacamentos militares, frustrados, respondían deteniendo a los muchachos del barco y apalizándolos hasta que revelaban el escondite de los otros. Cuando los marineros escaseaban de forma especial, los destacamentos entraban en las casas de los alfareros, los tejedores, los sastres y otros tenderos pobres, apoderándose de los hombres y sus aprendices, a quienes, según un libro publicado en 1705 por el dramaturgo y panfletista John Dennis, «apartaban de sus familias como a perros o a delincuentes de la peor especie»; en muchas ocasiones, sin darles siquiera tiempo a que se vistieran. Muchos morían por congelación, al no llevar

ropa suficiente, «y los que quedaban servían de poco», por falta de conocimientos. Mendigos, vagabundos y chicos de la calle eran objeto de incesantes persecuciones por parte de los destacamentos de enganche. Muchos de aquellos marineros de agua dulce jamás volverían a ver Inglaterra.

Por efecto de estos métodos tan diversos, miles de niños y hombres partían de Inglaterra al mar cada año. En alguna parte de aquella muchedumbre de ingenuos, desafortunados y desesperados, se encontraban dos muchachos que ayudarían a situar el comercio del Imperio británico en un punto muerto.

En 1700, Edward Thatch, el futuro Barbanegra, ya era un experimentado hombre de mar. Nació hacia 1680 en Bristol o en sus alrededores, esto es, en el segundo puerto más importante de toda Inglaterra y centro de su comercio transatlántico. Según parece, provenía de una familia razonablemente acomodada, es posible que incluso acreditada; recibió una educación formal y por lo tanto, a diferencia de la mayoría de sus camaradas del mar, sabía leer y escribir. En los libros tributarios de Bristol de 1696 —los únicos de aquella ciudad que se han conservado completos— no aparecen los «Thatch» por ninguna parte (ni tampoco los

«Tach», «Teach» o «Thach»); esto ha llevado a los historiadores a considerar la posibilidad de que el de Edward Thatch fuera un nombre falso. Podría haberse tomado esas molestias para ocultar su verdadera identidad y evitar, con eso, que la deshonra cayera sobre sus parientes. Dicho esto, también cabe la posibilidad de que estuviera emparentado con los Thatches de los alrededores de Gloucester, uno de los cuales, Thomas Thatch, se trasladó a Bristol en 1712 y alquiló una casa a tan sólo una manzana de los muelles de la ciudad.

Thatch era alto y delgado y —según cabe esperar de su mote— muy barbudo. Estos rasgos, contados por gente que le

había conocido, quedan reflejados en tres retratos póstumos preparados por el grabador B. Cole para las distintas ediciones de la *Historia general de los piratas*. Thatch aparece en los tres con la misma postura de seguridad y confianza en sí mismo; una mano se apoya en el barco y la otra sostiene en alto un alfanje, mientras sus hombres luchan por abrirse paso a bordo de un gran barco mercante, situado en un puerto, por detrás de él. En otro grabado del siglo XVIII, realizado por Thomas Nicholls y James Basire, Thatch tenía expresión de loco y hay cargas ardiendo en los extremos de las rastas de su barba.

Thatch era inteligente, capaz y

carismático, rasgos que lo ayudaron a medrar con velocidad en los navíos mercantes y militares para los que sirvió. Durante aquel proceso, fue atesorando el conocimiento necesario para mover grandes barcos armados: el manejo de las velas, los cañones, las tácticas de combate y, lo más importante de todo, la navegación. Al igual que Avery, Thatch contaba con la experiencia precisa para asumir el control de los que fueron los navíos más complejos y poderosos de la época.

Durante la juventud de Thatch, Bristol todavía era la principal puerta de Inglaterra hacia las Américas. En los siglos XVI y XVII, sus naves mercantes habían sido pioneras en las

exploraciones de pesquerías en Terranova y el golfo de Maine. En los comienzos del siglo XVI, el comercio con América calaba en casi todos los aspectos de la vida de Bristol. La pequeña ciudad de veinte mil habitantes aún estaba circundada por los antiguos muros medievales, aunque el centro de la ciudad lo rodeaban muelles de piedra, frente a los cuales se amarraban montones de naves transatlánticas. Las tiendas y los almacenes estaban desbordados de productos americanos. Los artesanos de la ciudad prosperaban con el suministro a los comerciantes de ropas, provisiones curadas y productos manufacturados. Casi toda aquella mercancía iba directamente a las

Américas, pero una parte se cargaba a bordo de naves con destino a África, donde los jefes locales no vacilaban en trocarlas por esclavos. Entonces los barcos transportaban a los esclavos a las Barbados y a Jamaica y sus capitanes los vendían a cambio de azúcar, que regresaba de nuevo a Bristol, donde se cerraba este circuito de comercio triangular. Había señales de las Américas por doquier: naves mercantes que llegaban de Boston y Nueva York; propietarios de plantaciones de azúcar, con llamativos atuendos, que acudían desde las Barbados o Jamaica; hacendados de Virginia y las Carolinas. La gran iglesia gótica de los marineros, la St. Mary

Redcliffe, albergaba toda una capilla dedicada en exclusiva a las Américas, en la que se exponía la costilla de una ballena donada por John Cabot, el explorador que «descubrió» el continente de América del Norte en 1497. Parecía que América era una tierra válida para hacer fortuna. Pero Thatch descubrió que ser marino no era un medio útil para lograrlo.

En la jerarquía inglesa, los marinos estaban incluso por debajo de los jornaleros agrícolas. El historiador David Ogg afirmó que el trato que recibían «apenas se distinguía del de los criminales», mientras que el ensayista dieciochesco Samuel Johnson escribió que su suerte se asemejaba muchísimo a

la de los prisioneros, salvo por la posibilidad adicional de morir ahogado.

El trabajo de un marinero comportaba un riesgo extremo. Los marinos padecían de «explosiones ventrales», o hernias, por la necesidad de levantar a pulso cargas tremendamente pesadas, que trasladaban en toneles o barriles y que en ocasiones caían rodando y les cortaban los dedos o les aplastaban las extremidades. Mientras estaban en movimiento, las diversas lonas de las velas tenían que ajustarse con regularidad, ya fuera tirando de los cabos desde la cubierta o trepando por el mástil. «En muchas ocasiones nos levantaban sin haber dormido más de media hora y nos obligaban a subir a la

cofa del palo mayor o al velacho, medio dormidos, medio despiertos, con un zapato puesto y el otro no —según recordaba el marinero Edward Barlow hacia 1703—. Con un tiempo tormentoso, cuando el barco se bamboleaba y giraba enloquecido, como si fuera una piedra de molino gigantesca que subiera una colina y bajase otra, nosotros [teníamos que‡... halar y tirar para que la navegación fuese veloz, sin ver nada más que el aire por encima de nuestras cabezas y el mar por debajo, y aun éste, tan enfurecido, que parecía que cada ola fuera a convertirse en nuestra tumba.» Unos cuantos hombres cayeron al agua y murieron, mientras que otros resbalaban por las cubiertas arrastrados

por las olas que se estrellaban o morían aplastados bajo las jarcias caídas.

Los marineros se abrigaban con ropas de lana, llevaban gorras de piel y vestían chaquetas impermeabilizadas con brea para protegerse de la lluvia y el rocío. Aun así, no era infrecuente pasar días enteros con las ropas empapadas cuando llegaba el invierno, lo cual generaba enfermedades, cuando no la muerte. En los trópicos, trabajaban sin camisa y el sol les quemaba la piel. El doctor Hans Sloane, que viajó a Jamaica en 1687, afirmaba que toda la tripulación del HMS *Assistance* había adquirido un color rojo brillante y les estaban «saliendo por todas partes pústulas y granos».

No había tampoco mucho consuelo en la superestructura. Los marinos de los mercantes iban embutidos en una cabina comunitaria, en la proa, la zona del barco en la que el movimiento era más violento. Dormían muy apretados, en filas repletas de hamacas, en un espacio oscuro y de escasa ventilación, que apestaba por el hedor de las aguas de la sentina y los cuerpos sin lavar. Los piojos, las ratas y las cucarachas inundaban el barco y expandían enfermedades como el tifus, las fiebres tifoideas y la peste. Gottlieb Mittelberger, que cruzó el Atlántico en 1750, contaba que los camarotes eran un lugar de «fetidez, gases, horror, vómitos, diversos tipos de enfermedades, fiebre,

disentería, dolores de cabeza, calor, tisis, forúnculos, escorbuto, cáncer, estomatitis infecciosas y otras semejantes, todas ellas derivadas de la comida, pasada y saladísima, además de por un agua inmunda y mala, de modo que muchos morían miserablemente».

La comida con la que los alimentaban era, literalmente, nauseabunda. La carne de vaca y de cerdo en salazón, que constituía el ingrediente básico en la dieta de los marinos, procedía de unos barriles que sólo estaban secos y enteros en el mejor de los casos; en muchas ocasiones, eran toneles putrefactos y agusanados. Los marineros cerraban los ojos antes de meterse en la boca las galletas de barco, «mohosas y

apestosas», para no ver a los gusanos y mordihuíes. Transcurridas unas semanas en alta mar, los suministros de agua adquirían una tonalidad verde, apestaban y avivaban los brotes de disentería. Los marineros ingerían grandes cantidades de alcohol en lugar del agua; la Royal Navy concedía a cada hombre una ración de media pinta de ron (300 ml) y un galón de cerveza (4,5 l) diarios, con lo cual la tripulación estaba borracha la mayor parte del tiempo.

Aun siendo los avituallamientos de tan mala calidad, eran mejor que nada, como descubrieron no pocas tripulaciones con gran pesar. Algunos propietarios de barcos mercantes, por pura avaricia, intentaban incrementar sus

beneficios recortando el abastecimiento alimentario de la tripulación, con lo cual tenían que enfrentarse al hambre si las tormentas o los vientos en contra provocaban que el viaje durase más de lo previsto. Los navíos que transportaban a inmigrantes pobres o a esclavos negros del África eran particularmente vulnerables. En los barcos de pasajeros, mucha gente se moría de hambre. Uno de ellos, el *Katherine*, zarpó de Londonderry hacia Boston en 1729, con 123 personas a bordo, entre el pasaje y la tripulación; pero desembarcó renqueando seis meses después en la costa oeste de Irlanda, con tan sólo 14 personas vivas. Algo más tarde, durante ese mismo año, el

Lothrop apareció en Filadelfia con tan sólo 90 supervivientes; 30 niños y 60 adultos habían muerto por inanición durante el trayecto, incluida toda la tripulación, salvo tres miembros. Cuando la comida escaseaba en los barcos de esclavos, el capitán lanzaba el cargamento humano por la borda.

El capitán gobernaba con una autoridad absoluta, que muchos ejercían con espantosa brutalidad. Los testimonios jurídicos del almirantazgo están llenos de relatos de marineros que recibieron azotes o palizas por cometer pequeños errores: por perder un remo, olvidar una tarea o sujetar el timón con escasa firmeza. Más de uno y más de dos perdieron dientes, ojos, brazos y

dedos durante las palizas; pero otros perdieron la vida. Cuando el marinero Richard Baker cayó postrado en cama afectado de disentería, en un viaje desde St. Christopher a Londres, su capitán lo obligó a manejar el timón durante cuatro horas, luego lo azotó y lo ató al palo de mesana; murió cuatro días después. Anthony Comerford, acusado de robar un pájaro en el mercante *Ridge*, fue atado a las jarcias y azotado hasta la muerte.

Aparte estaban los capitanes realmente sádicos. En un viaje de Charleston a Bristol, el capitán John Jeane cogió manía a su grumete, al que no sólo apalizó en «diversas ocasiones de un modo muy cruel», sino que acrecentaba

el sufrimiento echando sobre las heridas agua de mar mezclada con vinagre. Jeane colgó al muchacho en el mástil durante nueve días y nueve noches, con los brazos y las piernas completamente estiradas. Luego lo arrastró hasta la pasarela y fue caminando sobre su cuerpo, arriba y abajo, y ordenó que el resto de la tripulación hiciera lo mismo. Los marineros se negaron, de modo que él pateó al chico repetidas veces y «le pisoteó el pecho con tanta fuerza que los excrementos le salieron [del cuerpo‡ de forma involuntaria»; Jeane recogió los excrementos y «lo obligó a tragárselos varias veces». El joven tardó dieciocho días en morir, pese a que fue apalizado en todos y cada uno de ellos. Justo antes

de expirar, pidió agua. Jeane se precipitó hacia su camarote, volvió con un vaso lleno de su propio orín y obligo al chico a bebería. Cuando los marinos prepararon el cuerpo para lanzarlo por la borda, vieron que «era de tantos colores como un arcoiris [y‡, en muchos lugares, la carne era como gelatina», además de tener una «cabeza hinchada como [sumarían‡ dos de hombres descomunales». Al final, Jeane fue ejecutado por sus acciones. Otros capitanes asesinaban a los hombres que les caían mal por el medio de negarles sus raciones o azotarlos hasta que apenas se podían mantener en pie y, justo entonces, los obligaban a trepar por el palo mayor; otros se deshacían de

los que reputaban como indeseables transfiriéndolos a la Marina, lo que equivalía a una sentencia de muerte.

Desde el punto de vista legal, se suponía que los capitanes de barco mercante solamente aplicaban una disciplina «moderada» a sus tripulaciones. No sucedía lo mismo en la Royal Navy, donde los capitanes acataban las reglas de imponer castigos brutales. Los suboficiales pegaban entre los hombros, con bastones de ratán, a los tripulantes que procedían con lentitud. Un marinero al que se pillara robando objetos menores debía «correr baquetas», obligado a caminar entre dos líneas paralelas de hombres que le golpeaban la espalda desnuda. Los

ladrones de objetos más valiosos recibían una paliza extrema con un gato de ladrón, de nueve colas, como sucedía también «al que se hacía pis entre cubiertas». El que cometía delitos graves sufría palizas que podían resultar fatales: de 72 a 300 latigazos, cuando no la horca, directamente.

Lo sorprendente, en realidad, es que algún marinero sobreviviese. Las tasas de mortalidad entre las tripulaciones de las naves empleadas para el comercio de esclavos africanos podían compararse con las de los propios esclavos. No era infrecuente que, en cada travesía, pereciera el cuarenta por 100 de los embarcados; la mayoría, como consecuencia de enfermedades

tropicales para las cuales carecían de defensas. Cerca de la mitad de los navegantes reclutados por la Royal Navy morían en el mar. Los capitanes de las dos clases de barcos tenían que zarpar con más hombres de los necesarios, como medida preventiva contra la inevitable pérdida de miembros de su tripulación.

Aun así, los que conseguían sobrevivir a los períodos de servicio raras veces recibían los sueldos que se les debían. Los capitanes de mercantes se valían de las más diversas artimañas para darles de menos a sus marineros. Estos solían descubrir que se habían descontado cantidades a sus ingresos por daños en el cargamento, aun cuando el daño lo

había provocado una tormenta o un embalaje deficiente por parte de los propios comerciantes. Edward Barlow, que fue uno de los pocos marineros corrientes de la época capaz de poner por escrito sus experiencias, contaba que su capitán tenía por costumbre deducir tres libras esterlinas del salario de cada hombre; el equivalente a dos meses de sueldo, para un marino normal. Algunos capitanes pagaban con moneda colonial, que solamente equivalía al veinticinco o al cincuenta por 100 de la libra esterlina. Los hombres de un barco naufragado o los que reclutaba la Marina pocas veces recibían el sueldo que les debían, lo cual significaba un desastre para las familias que dejaban

atrás.

La Marina contaba con una política semioficial que se resumía en la máxima de: «retén el salario y retendrás al hombre». Al llegar a puerto, lo habitual era que los hombres no recibieran su paga hasta el momento justo en que el barco zarpaba de nuevo, y cualquiera que abandonase antes el buque sacrificaba automáticamente todas sus pagas atrasadas. El pago solía realizarse en forma de «vales», pagarés oficiales distribuidos por el gobierno que serían satisfechos en algún momento indeterminado del futuro. Los marineros que necesitaban dinero en metálico se veían obligados a vender el vale a los usureros, por una mínima parte de su

valor nominal. Por último, hubo quienes pasaron años y años de servicio sin recibir ni un solo pago.

No es de extrañar, pues, que jóvenes marinos como Samuel Bellamy, Charles Vane y Edward Thatch contemplasen a Henry Avery como un héroe.

Woodes Rogers, el hombre que se enfrentaría a los piratas, sabía que con los barcos mercantes se podía hacer dinero, siempre y cuando, claro está, fuera uno *el dueño* de las naves. Como Bellamy, Vane y Thatch, Rogers se hizo a la mar a una edad bastante temprana. Sin embargo, su punto de partida fue distinto; su padre era un capitán

mercante de éxito y poseía participaciones de muchas naves. Woodes era su heredero.

La familia de Rogers estaba entre las familias importantes de Poole, un pequeño puerto marítimo en el canal de la Mancha, a un centenar de kilómetros al sur de Bristol, en el condado de Dorset. Varios antepasados de Woodes habían ocupado la alcaldía. Su padre, el capitán Woods Rogers, alcanzó el éxito en el comercio pesquero de Terranova, y en sus años de capitán mercante había navegado hasta España, el mar Rojo y las costas de África. Amenizaba las reuniones contando historias de hipopótamos que atacaban los botes de su nave. Woodes, nacido en 1679, era el

mayor de los tres hijos del capitán Rogers, un año mayor que Mary Rogers, y nueve más que John.

Se crió en Poole, que descansa en el extremo de una gran bahía bien protegida. La ciudad era famosa por dos cosas: las ostras y el pescado. Se decía que las ostras de Poole eran las mejores y más grandes de toda la región, al par que las más perfectas de toda Inglaterra por sus perlas; los ciudadanos envasaban grandes cantidades de estos crustáceos a diario y los mandaban en barriles a Londres, España, Italia y las Indias Occidentales. El pescado —abierto, secado al sol o salado— venía aún de más lejos; el padre de Woodes y otros comerciantes capitaneaban una

flotilla de pesqueros que todos los años atravesaba el Atlántico norte hasta Terranova. Aquellas flotas podían estar fuera durante nueve meses, o más, cada vez, sacando los bacalaos de las profundidades y secándolos en las frías y austeras orillas de Terranova. Mientras su padre estaba de viaje, el joven Woodes acudiría probablemente a la escuela local, dado que sus escritos posteriores lo muestran como un hombre de considerable educación. Los domingos, él y sus hermanos escuchaban los sermones del pastor puritano, Samuel Hardy, en la iglesia de St. James. Al crecer, no sería raro que Woodes acompañase a su padre en los viajes de menor distancia, trayectos por

el Canal, en los que ayudaría a descargar el bacalao salado en los muelles de Londres y a embarcar la sal y otras provisiones para el próximo viaje de su padre.

En algún momento entre 1690 y 1696, el padre de Woodes se mudó con la familia a Bristol; probablemente, para expandir su comercio con Terranova. Su padre tenía amigos en Bristol, además de contar —parece ser— con un pariente allí, un comerciante de gran influencia llamado Francis Rogers, quien acabaría invirtiendo en la mayoría de sus próximas aventuras. Cuando el recaudador del impuesto comunitario de capitación realizaba su ronda en junio de 1696, la familia Rogers vivía en un

barrio marinero, Redcliffe, sito al otro lado del río, si miramos desde el centro de Bristol.

Bristol era un emplazamiento extraño para un puerto. Estaba situado a once kilómetros del mar, al cual se conectaba por un río estrecho y tortuoso —el Avon —, afectado por mareas tan fuertes que las embarcaciones del momento no contaban con la menor posibilidad de remontarlo. Las mareas de primavera crecían y descendían casi catorce metros y, cuando la marea estaba baja, buena parte del serpenteante puerto se convertía en zona de marismas. Los barcos de menos de 150 toneladas tenían que aguardar hasta que la marea discurría en la misma dirección de su

marcha, e incluso de aquel modo encontraban dificultades para rodear el peñón de St. Vincent, a medio camino del mar. Las naves mayores tendían a acabar embarrancadas en un banco de lodo si trataban de superar el desafío, y en tal caso grandes botes de remos tenían que remolcarlos ora hacia Bristol, ora en sentido contrario. Muchos capitanes escogían no iniciar aquel viaje y preferían echar el ancla en la desembocadura del Avon, donde cargaban y descargaban su mercancía en una serie de almadías y gabarras que navegaban sin tantas dificultades por las corrientes del río. Bristol se alzaba en una curva del Avon que estaba abarrotada de barcos. Durante una visita

que Alexander Pope hiciera a la ciudad en 1739, el famoso poeta afirmó que se extendían a lo largo de las orillas del río hasta donde alcanzaba la vista, «con los mástiles extraordinariamente pegados los unos a los otros, lo cual resulta en su conjunto la visión más extraña y sorprendente que uno pueda concebir».

La ciudad en sí aún conservaba cierto carácter medieval. Entre muros, con una estructura de madera, las casas de estilo Tudor se encaramaban en calles tan estrechas que, en los pisos altos, la gente podía darse la mano desde la ventana de una casa a la de enfrente. Las calles principales no tenían más de seis metros de ancho y eran las únicas que estaban pavimentadas. Las otras vías

estaban cubiertas de barro y basuras en las que hozaban los cerdos. Incluso el mismo centro de la ciudad distaba tan sólo unos pocos kilómetros de las granjas y los campos que la circundaban. El núcleo comercial se situaba en un fondeadero artificial —el río Frome— en el que los barcos transatlánticos arrojaban el cargamento al muelle a plena vista de las contadurías. A tan sólo unas manzanas al sur del muelle estaban las puertas que conducían a un pantano. Desde allí, entre las vacas de pastoreo, se podía contemplar el otro lado del río y ver los acantilados de Redcliffe, donde la familia Rogers estableció su hogar.

Woodes Rogers pasó su infancia en

Redcliffe, donde podría haber crecido, codo a codo, con Edward Thatch, o incluso haberse familiarizado con él. Eran casi de la misma edad y se embarcaron en la misma profesión; probablemente, vivieron a unas pocas manzanas el uno del otro. Rogers, el cazador de piratas, y Barbanegra, el pirata, quizá rezaron juntos durante su adolescencia, bajo la gran costilla de ballena de John Cabot, en el sereno interior de la iglesia parroquial de Redcliffe, grande como una catedral.

Las hazañas de Henry Avery eran bien conocidas en la casa de los Rogers, por vía de uno de los más íntimos amigos del capitán Rogers, el marinero William Dampier, antiguo bucanero que había

dado la vuelta al mundo. Dampier reanudó su amistad hacia 1695, mientras preparaba la publicación de dos libros. El primero, *Nuevo viaje alrededor del mundo*, un relato de su circunnavegación global, lo convertiría en una celebridad nacional tras ser publicado en la primavera de 1697. El segundo, *Viajes y descripciones*, de 1699, contenía pasajes de diversas cartas del capitán Rogers, a quien Dampier se refería como «mi ingenioso amigo». El mayor de los Rogers había compartido su conocimiento del mar Rojo y la costa africana; Dampier, a su vez, disponía de información de primera mano, íntima, sobre Henry Avery y sus compañeros piratas, cuyas aventuras cautivaban en

aquel preciso momento al público inglés.

En 1964, Dampier había pasado varios meses encerrado, junto con Avery y sus hombres, en el puerto de La Coruña. Mientras Avery servía como primer oficial en el *Charles II*, Dampier era el segundo oficial en uno de los buques consorte, el *Dove*. Quizá fuese Dampier quien ofreciera a Avery las indicaciones precisas para navegar hacia Madagascar, el mar Rojo y el océano Indico, puesto que él era uno de los pocos marinos de La Coruña que conocía de primera mano aquellas aguas. Dampier había compartido la frustración de Avery ante el modo en el que los trataban los dueños de la flota,

pero se negó a formar parte del motín. De vuelta a Inglaterra, participó en el juicio de la tripulación contra James Houblon y los demás propietarios y luego testificó en el juicio en defensa de uno de los seis miembros apresados de la tripulación de Avery, Joseph Dawson, el único que evitó la horca. Años más tarde, mientras servía como comandante de la fragata de cuarenta cañones HMS *Roebuck*, se tropezó con varios de los marineros de Avery, fugitivos, durante una escala en Brasil. En lugar de arrestarlos, charló con ellos y contrató a uno de ellos para que trabajara a bordo de su nave.

Como heredero de una empresa naval en expansión, el joven Woodes Rogers

probablemente veía la figura de Avery como la de un maleante, no la de un héroe. Pero también podría haber interiorizado ciertas enseñanzas importantes a partir del relato que Dampier hiciera del motín de Avery y sus consecuencias. En una época en la que la mayoría de los capitanes gobernaba sus barcos mediante el terror, Rogers acabó adoptando un enfoque más indulgente, más justo. Ganarse el respeto de la tripulación demostró ser un método de control mucho más fiable que mantenerla atemorizada.

En noviembre de 1697, Rogers se inició como aprendiz con el marinero John Yeamans, que vivía a tan sólo dos puertas de su casa. A los dieciocho años

ya era mayor para empezar una tutela de siete años, sobre todo dados los antecedentes marineros de la familia. Probablemente, Rogers ya había viajado a Terranova con su padre y había aprendido los rudimentos de la navegación, el comercio y el arte de la comandancia. Bryan Little, el mejor de los biógrafos de Rogers en el siglo XX, sospechaba que el joven Rogers aceptó la tutela de Yeamans con fines políticos. Un aprendizaje como aquél permitía que los recién llegados de Poole accedieran a los círculos cerrados de la élite comercial de Bristol y suponía una forma de establecer contactos y relaciones esenciales para alcanzar un comercio marítimo de éxito. Era también

un medio para que Rogers se convirtiera en un hombre libre, o un votante de la ciudad, aunque, como se vio más tarde, los Rogers eran capaces de asegurar aquel codiciado privilegio para su hijo por otros medios.

Mientras Rogers navegaba con Yeamans, su padre acumulaba una pequeña fortuna gracias al floreciente comercio transatlántico de Bristol. Como muchos mercaderes ingleses, el capitán Rogers había diversificado las inversiones para minimizar los riesgos y compró acciones en distintos barcos; eran raras las ocasiones en las que él poseía todos los derechos de una nave.

En caso de que un barco naufragara, Rogers compartiría las pérdidas con otros comerciantes y seguiría contando con los beneficios de otros barcos. Redujo también la incertidumbre —y aumentaba los ingresos— capitaneando algunos de los barcos en los que invertía. El capitán Rogers navegaba con regularidad a Terranova y pasó toda la primavera y el verano de 1700 a bordo del *Elizabeth*, de sesenta toneladas, comprando aceite de ballena a los cazadores de ballenas de la bahía de Trinidad, en Terranova, lugar en el que los comerciantes pesqueros de Poole habían establecido su sede de operaciones en América del Norte. Tal vez dejó criados en la zona para

mantener los muelles, los almacenes y los secaderos de pescado que habían construido, ayudando con ello a poblar Terranova.

Probablemente fue allí, en Terranova, donde el mayor de los Rogers solidificó su alianza más importante. En 1696 ó 1697 conoció al ambicioso capitán de la Royal Navy William Whetstone. Éste, que también había nacido en Bristol, era un antiguo capitán de la marina mercante con estrechos lazos comerciales con Woods Rogers. Mediada la década de 1690, el capitán Rogers y otros comerciantes de pescado en Poole y Bristol andaban cada vez más preocupados por la influyente expansión de las posiciones pesqueras de los

franceses en Terranova y por los ataques que éstos lanzaban sobre sus propias estaciones de pesca. Los comerciantes pidieron ayuda. El almirantazgo respondió ordenando a Whetstone que capitaneara el HMS *Dreadnought* (buque de guerra de cuarto orden) a Terranova, con la flota pesquera, y que, una vez allí, protegiera sus instalaciones de la bahía de Trinidad. Durante las largas semanas que pasaron en el mar, el capitán Rogers y Whetstone tuvieron tiempo de sobra para consolidar su amistad.

En 1702, el capitán Rogers era lo bastante rico como para comprar propiedades en el barrio más moderno de Bristol. Los padres de la ciudad

habían decidido derribar los muros que separaban el centro del pueblo de los pantanos, en la curva del río. Donde habían estado las marismas, levantaron Queen's Square, el primer barrio de Bristol proyectado de antemano. Iba a ser un espacio totalmente nuevo. En lugar de callejones estrechos y sucios, las casas darían a una gran plaza —la segunda más grande de toda Inglaterra—, con tilos y jardines de diseño formal; se llegaría a ella por bulevares anchos y pavimentados. Las casas no serían de madera, sino de ladrillo rojo, con ventanas de guillotina y decoraciones de piedra. En resumen: sería un distrito tan cómodo y uniforme como cualquiera de los construidos en

Londres tras el gran incendio de 1666. Poco antes de la Navidad de 1702, el capitán Rogers compró una parcela doble, la 31-32, de Queen's Square, en la que los obreros empezaban a trabajar con una nueva mansión de lo más elegante. Los Whetstone, que vivían en la moderna St. Michael's Hill, compraron la parcela 29, dos puertas más abajo, en la acera sur de la plaza.

William Whetstone no tuvo la oportunidad de supervisar la construcción de su casa, puesto que la Marina le ordenó que se enrolara de nuevo. Whetstone, a la sazón comodoro, pasó casi todo el año de 1701 esforzándose por capitanear una escuadra de buques de guerra hasta

Jamaica, pero sus naves recibieron el azote sin tregua de las tempestades y no sobrepasaron las costas irlandesas. En febrero de 1702 zarpó de nuevo y, mientras atravesaba el Atlántico, Inglaterra entró en guerra con Francia y España. No regresaría a su hogar durante casi dos años.

El enfrentamiento llevaba cociéndose un tiempo, debido a las complicaciones políticas y genéticas de la endogamia real. Durante más de veinte años, el trono más poderoso de toda Europa había estado ocupado por Carlos II de España, un rey babeante y contrahecho, que no sólo estaba disminuido psíquica y físicamente, sino que además era impotente. Las autoridades españolas

hicieron cuanto pudieron por rehabilitar la figura de su monarca, pero daba igual cuántos exorcismos practicaran sobre Carlos: él seguía apenas capacitado para hablar ni caminar. No era más que un niño grande, que pasó su reinado revolcándose en su propia porquería, disparando con armas de fuego a los animales y contemplando los cadáveres descompuestos de sus antepasados, que habían sido exhumados para tal objeto por orden suya. Cuando falleció, en noviembre de 1700, la línea española de los Habsburgo murió con él. Sus parientes del exterior iniciaron sin demora una pelea por ver quién heredaría el estado, que, además de España, incluía Italia, las Filipinas y

buena parte del hemisferio occidental. Por desgracia para el pueblo europeo, aquellos parientes del exterior no eran sino el rey francés Luis XIV y Leopoldo I del Sacro Imperio Romano. Bien poco tardaron los ejércitos en cruzar las armas y, por diversas razones geopolíticas y genealógicas, casi todos los monarcas europeos quedaron implicados en el conflicto. En la primavera de 1702, Inglaterra entró en guerra, al lado de holandeses, austriacos y prusianos, contra Francia y España. Con ello, prepararon el escenario para el mayor estallido pirata que jamás contemplaría el Atlántico.

La guerra de sucesión española añadió riesgo a la vida del capitán Rogers,

cuyos mercantes eran presa fácil para los asaltantes franceses.

Él y otros comerciantes podrían haber perdido sus naves en la horrorosa tempestad de 1703, la peor de la historia de Inglaterra, que destruyó trece buques de guerra y más de setecientos barcos mercantes. Pese a las pérdidas, suponemos que sus negocios continuaron generando beneficios durante los primeros años de guerra, porque la mansión de Queen's Square seguía avanzando. Estuvo terminada en 1704 (esto es, el mismo año en que el joven Woodes concluía su aprendizaje); era una casa de tres plantas, con un ático para los criados, en la que las ventanas de la parte trasera ofrecían una vista del

río Avon. En algún momento de aquel período, Woodes se fijó en la chica de la puerta vecina: Sarah Whetstone, de dieciocho años, hija mayor y heredera del comodoro.

En enero de 1705, la familia Rogers y los Whetstone viajaron a Londres y asistieron a tres ceremonias de gran importancia. El día 18, William Whetstone fue nombrado contraalmirante de forma inesperada, por obra del marido de la reina, el príncipe Jorge, almirante supremo de la Marina. El contraalmirante Whetstone presidió otro gran acontecimiento que tuvo lugar seis días después: el matrimonio de Sara y Woodes Rogers, que se ofició en la iglesia de Santa María Magdalena, en el

centro de Londres. Al poco tiempo, Whetstone fue designado comandante en jefe de las Indias Occidentales y empezó a prepararse para navegar de nuevo con rumbo a Jamaica. Los recién casados, probablemente, pasaron el mes de febrero en Londres, para ver partir al contraalmirante y contemplar una tercera ceremonia: la que le otorgaría el título de sir de la mano de la reina Ana.

A finales de febrero, sir William zarpó hacia Jamaica, cuyos habitantes esperaban un ataque armado en cualquier momento. Los Rogers y los Whetstone regresaron a Bristol, donde les esperaba su imperio mercantil. El capitán Rogers estaba bien situado: su hijo se había casado con la hija de un

caballero y almirante, que además era un buen amigo. Poco se imaginaba que no volvería a ver a sir William nunca más.

Un año después, el capitán Rogers había muerto. En el invierno de 1705-1706, perdió la vida en el mar y fue entregado al océano donde había pasado tanto tiempo en vida. Su fortuna, su empresa y su casa pasaban a manos de su viuda y de su hijo de veinticinco años, por entonces un ciudadano libre de Bristol, por efecto de su matrimonio noble.

El joven comerciante de Bristol era alto y de complexión fuerte, moreno de pelo, con la nariz prominente y un marcado mentón. Antes de que concluyese la guerra, el nombre del

inteligente y ambicioso Woodes Rogers sería bien conocido de Londres a Edimburgo y de Boston a las Barbados. En Francia y España, sin embargo, lo designarían con un único apelativo: pirata.

3
Guerra

1702-1712

El estallido de la guerra de Sucesión española (1702-1712) hizo la vida de Sam Bellamy más insegura de lo que ya era. Cuando se inició el conflicto, tenía trece años; sería grumete, quizá a bordo

de un mercante, quizá de un buque de la Royal Navy. Para cuando terminó, por el contrario, era un marino experto, capaz de guiar una nave durante miles de millas, así como de manejar los garfios, las armas de fuego y el cañón.

Durante los primeros años de la guerra, las armadas inglesa y francesa se enfrentaron en dos batallas de grandes flotas. En éstas sólo participaban los navíos de línea más impresionantes de la Royal Navy, voluminosas fortalezas de madera, verdaderos gigantes armados con tres niveles de cañones pesados. Aquellos barcos, de primera, segunda y tercera clase, iban demasiado despacio y eran muy torpes para usarlos en operaciones más delicadas, como

escoltar buques mercantes, atacar convoyes enemigos o patrullar por los arrecifes y los bancos de arena semiocultos del Caribe. Los habían construido para un objetivo muy específico: engrosar la línea de batalla en los enfrentamientos programados más descomunales.

Si el Bellamy adolescente hubiera sido lo suficientemente desafortunado como para caer en las garras de la recluta forzosa, tal vez habría terminado a bordo de uno de aquellos barcos de guerra, porque absorbían a buena parte de la gente disponible. Cada una de las siete naves de primera clase de la armada estaba dotada con una tripulación de ochocientos hombres, que

se apelotonaban en un casco de sesenta metros de largo, junto con un centenar de cañones pesados, además de los suministros y la comida almacenada para un viaje de varios meses de duración, incluidos animales vivos (vacas, ovejas, cerdos, cabras y aves de corral). Bellamy se habría despertado en su hamaca con el redoble de tambores y los gritos que llamaban a toda la tripulación a sus puestos, cuando la gigantesca nave maniobraba hacia la línea de combate, doscientos metros por detrás de un barco y doscientos por delante del siguiente. Los barcos del enemigo guardaban una disposición similar y, tras varias horas o incluso días de maniobras, las dos líneas se

cruzarían una con la otra, descargando andanadas. Los barcos pasaban, en ocasiones, a pocos metros de distancia, arremetiendo con balas de cañón de catorce kilogramos contra el casco del contrincante. Estas balas atravesaban a los marinos, les sacaban las tripas y arrancaban la cabeza, y salpicaban la apretujada cubierta de los cañones con trozos de cuerpos humanos y enormes astillas de madera. Los cañones emplazados en las cubiertas más expuestas solían cargarse con metralla o con un par de balas encadenadas la una a la otra, siendo ambas por sí solas capaces de reducir a una multitud de hombres a un amasijo de carne. Desde las jarcias, los tiradores de más pericia

liquidaban a los oficiales enemigos o, si los barcos llegaban a juntarse, lanzaban granadas primitivas contra las cubiertas de sus oponentes. Enseguida se llenaba todo de sangre y miembros corporales, que rezumaban por los embornales y desagües cuando el viento hacía escorar el barco. «Creía que me hallaba en las regiones infernales —contaba un veterano de una de estas batallas—, en las que todo hombre tiene la apariencia de un diablo.»

Aquellos primeros combates se llevaron la vida de miles de hombres, pero fueron muy poco decisivos. En las costas de Colombia, por ejemplo, se produjo una batalla entre siete barcos de guerra ingleses y cuatro franceses, que

duró seis días de agosto de 1702, sin que ninguno de los dos bandos perdiera una sola nave. Dos años después, cincuenta y tres buques de guerra ingleses y holandeses arreglaron cuentas, en aguas malagueñas, con unas cincuenta naves francesas, en lo que fue el mayor enfrentamiento naval de la guerra; el combate, de todo un día, terminó en tablas, pero supuso una matanza de las proporciones de una flota entera.

Por azar, la Royal Navy eliminó pronto a sus rivales españoles y franceses. En octubre de 1702, una flota de combate británica dio caza a doce buques de guerra franceses y a la mayoría de las naves españolas, en la

costa norte española, en una ensenada de forma semejante a un fiordo; y allí los destruyó o los capturó a casi todos. Cinco años más tarde, una fuerza anglo-holandesa tomó el puerto francés de Toulon y todos los buques de guerra que los franceses fueron incapaces de meter en más acciones de la armada. En adelante, en la mayoría de los barcos de guerra ingleses, la tripulación redujo sustancialmente la proporción de muertos en combate, si bien las enfermedades, los accidentes y los abusos seguían llevándose a casi la mitad de los hombres alistados.

Barcos mercantes de principios del siglo XVIII

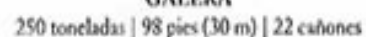


GALEÓN DE TIPO ESPAÑOL
2.000 toneladas | 170 pies (52 m) | 100 cañones



FRAGATA
250 toneladas | 95 pies (29 m) | 22 cañones





GALERA
250 toneladas | 98 pies (30 m) | 22 cañones



BERGANTÍN
100 toneladas | 65 pies (20 m) | 8 cañones



BALANDRA O CHALUPA
100 toneladas | 65 pies (20 m) | 8 cañones



PAILEBOTE
60 toneladas | 55 pies (17 m) | 8 cañones



GOLETA
60 toneladas | 55 pies (17 m)

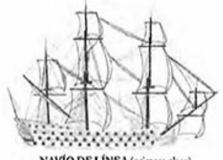


BALANDRO
20 toneladas | 40 pies (12 m)

PIRAGUA (con velamen)
30 pies (9 m)



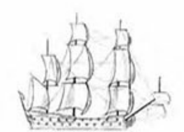
Barcos de guerra de la Royal Navy



NAVÍO DE LÍNEA (primera clase)
1.800 toneladas | 172 pies (52 m) | 100 cañones



NAVÍO DE LÍNEA (tercera clase)
1.220 toneladas | 150 pies (46 m) | 70 cañones



FRAGATA (quinta clase)
500 toneladas | 118 pies (36 m) | 40 cañones



FRAGATA (sexta clase)
250 toneladas | 94 pies (29 m) | 24 cañones



BALANDRA DE GUERRA
100 toneladas | 65 pies (20 m) | 10 cañones

Si Bellamy estuvo sirviendo en la marina mercante y no en las fuerzas militares navales, aquellas primeras victorias inglesas podrían haber conllevado que su vida tomase un cariz *más* azaroso. Tras aquellas derrotas, en efecto, franceses y españoles decidieron centrar la guerra del mar no contra la marina inglesa, sino contra sus barcos mercantes, con la esperanza de incomunicar la isla y sus fuentes de riqueza y suministros. La marina francesa reunió para este objeto escuadras de barcos de guerra especialmente veloces. No obstante, el rey Luis XIV decidió que sería menos gravoso encargar la mayoría del trabajo

al sector privado, ofreciendo generosas subvenciones con las que animar a los súbditos para que se construyeran sus propias naves corsarias. Tras la batalla de Málaga, los franceses mandaron grandes cantidades de corsarios con abundante tripulación, que solían ir provistos de entre diez y cuarenta cañones. Más de cien naves corsarias actuaban en aguas del puerto francés de Dunkerque, en el canal de la Mancha. Junto con sus homólogos en otros tantos puertos franceses, desde Calais a La Martinica, los corsarios franceses asaltaban unas quinientas naves inglesas y holandesas al año; otras muchas caían víctimas de los corsarios españoles, que actuaban en aguas de Cuba y otras zonas

de las Antillas españolas. Los barcos mercantes ingleses no podían salir de Dover y otros puertos británicos, por miedo a ser capturados.

Pero Francia y España probarían pronto su propia medicina; y Thatch y Rogers estuvieron entre los que se la administraron.

En algún momento, ya fuera antes o durante la guerra de Sucesión española, Edward Thatch viajó a las Américas en busca de mejor fortuna; y en algún barco que no es posible identificar hoy, navegó hacia el amplio puerto de Port Royal, en Jamaica.

Jamaica había sido colonia inglesa

durante medio siglo. Sin embargo, era el sitio menos inglés que se podía encontrar. El sol era abrasador. En lugar de la niebla y el frío, el mar traía un aire caliente y pesado, que asfixiaba a sus residentes ingleses vestidos de lana. Thatch no encontró nada parecido a la suave curvatura de las colinas del valle del Avon. Las crestas de las montañas volcánicas se recortaban bruscamente por en medio del revestimiento selvático, mientras eructaban vapores y azufre. De camino desde Europa, el mar había perdido su color; se había vuelto tan claro que podía verse el fondo arenoso, salpicado de corales y otros habitantes de múltiples tonos, incluso a una profundidad de treinta metros o más.

Había peces que podían volar y pájaros que podían hablar. Legiones de tortugas gigantes se arrastraban desde el mar por entre los miles de huevos, apilados, cada uno del tamaño de un faisán adulto. En otoño, las tormentas azotaban la isla, y algunas eran tan poderosas que echaban por tierra los poblados y dejaban las playas cubiertas con los restos de barcos destrozados. Algunas veces, la misma isla se despertaba en medio de un terremoto, que sacudía las ciudades, las plantaciones y la gente como si fueran chinches. Por otra parte, Jamaica y las islas vecinas daban la bienvenida a sus nuevos visitantes con contagios invisibles: la malaria y la fiebre amarilla, la disentería y la peste.

Para entrar en el puerto principal de la colonia, Thatch navegó alrededor de un largo banco de arena que protegía los accesos meridionales del fondeadero. En el extremo se alzaba Port Royal, el que una vez fuera el mayor y más rico de los asentamientos ingleses en las Américas, cuyos comerciantes alcanzaron su «máximo esplendor» por medio de un rápido y eficiente comercio de azúcar y esclavos. Cuando llegó Thatch, buena parte de Port Royal estaba bajo las aguas, como consecuencia del devastador terremoto de 1692, que se tragó parte de la ciudad y asoló casi todo lo demás, matando por lo menos a dos millares de sus siete mil residentes. En 1703, un incendio quemó lo que

había quedado en pie: sólo se salvaron los fuertes de piedra que vigilaban la entrada del puerto y una casa, que permanecía encallada en lo que había pasado a ser una isla, después de que una parte del banco de arena se hundiera con el terremoto. Port Royal, la ciudad que antaño fue famosa por su esplendor y hedonismo, era, cuando Thatch la contempló por primera vez, poco más que un barrio de chabolas, con casas «pequeñas, bajas e irregulares» y calles que, para los visitantes, no aguantaban siquiera comparación con las de los vecindarios más pobres de Londres. Para empeorar aún más las cosas, las autoridades jamaicanas obligaban a los esclavos a llevar sus orinales a un

vertedero de basuras situado a contraviento de la ciudad, lo cual generaba un terrible hedor que, cuando las brisas marinas se levantaban, al caer la tarde, sofocaba a los habitantes.

Al rodear Port Royal y su aire hediondo, los barcos que llegaban atravesaban el ajetreado puerto de Jamaica, cruzándose con embarcaciones de cabotaje, con transatlánticos cargados de esclavos y fragatas de la marina. La mayoría de las naves echaban el ancla cerca de la orilla norte, en la que los supervivientes del incendio de 1703 habían fundado el nuevo asentamiento de Kingston, a los pies de las Montañas Azules. Hacia el este, una carretera polvorienta serpenteaba por

delante de las barracas de los esclavos y los campos de caña de azúcar en dirección al asentamiento de Santiago de la Vega, lugar situado a ocho kilómetros de distancia, que la reina Ana había designado recientemente como nueva capital de la colonia.

La reputación de Jamaica era bastante dudosa. Tras visitarla en 1697, el escritor londinense Edward Ward no encontró nada bueno que decir de ella: a su juicio, era «receptáculo de vagabundos, santuario de los arruinados y letrina para las purgas de nuestras prisiones». En Jamaica había «tanta enfermedad como en un hospital, tanto peligro como con la peste, tanto calor como en el infierno y tanta maldad como

en el Demonio». Era el «estercolero universal», «un desvergonzado montón de basuras... dejado [de la mano de Dios‡ cuando creó el mundo con su admirable orden». Su gente, denunciaba Ward, «no tiene en cuenta más que el dinero, pero no valora el modo de conseguirlo; allí no se concibe más felicidad que la de disfrutar de las meras riquezas».

Pasados los muelles de Kingston y Port Royal, la isla estaba repartida entre enormes haciendas ganaderas y plantaciones de azúcar, casi todas propiedad de dueños ausentes que vivían en la relativa seguridad y comodidad de Inglaterra, gracias a los beneficios que aquéllas les reportaban

en su propia casa. Durante décadas, las autoridades británicas habían usado las plantaciones de la isla como vertedero al que echar a los indeseables: puritanos y otros desviados religiosos, nacionalistas escoceses e irlandeses, seguidores de rebeliones fallidas en contra de la corona, campesinos sin tierras, mendigos y un gran número de delincuentes comunes, que se vieron todos ellos sometidos a los hacendados del azúcar y el algodón. Grandes cantidades de estos trabajadores forzosos murieron derrotados por las enfermedades tropicales mientras trabajaban en las plantaciones bajo un sol implacable; otros, sencillamente, se escaparon y optaron por unirse a los

corsarios que usaban Port Royal como base desde la que atacar las embarcaciones españolas, durante las guerras de la década de 1660 y 1670.

A principios de la década de 1770, cuando llegó Thatch, los propietarios de plantaciones ya no perdían el tiempo con siervos unidos por contrato: los habían sustituido por los ejércitos de africanos esclavizados llevados a la isla. Por entonces, Jamaica había pasado de ser una sociedad en la que se permitiera sin más la esclavitud; era más que eso, era la sociedad esclavista perfeccionada. Cada año llegaban desde África occidental docenas de barcos con miles de hombres. Pese a que la tasa de mortalidad superaba con mucho a la de

natalidad, la población esclava de la isla se había duplicado desde 1689, hasta alcanzar las 55.000 personas; a principios de la década de 1700 había superado a la población inglesa en una proporción de ocho a uno. Fuera de Kingston y de Port Royal, Jamaica era una tierra en la que un cuadro ínfimo de hacendados, supervisores y siervos blancos vivían constantemente atemorizados por la posibilidad de que los africanos que se ocupaban de sus campos, sus pastos y sus plantaciones azucareras se levantaran en armas. Para mantener el orden, los ingleses aprobaron leyes draconianas, en virtud de las cuales los señores podían castigar a sus presos negros prácticamente a su

antojo, si bien el asesinato sin causa comportaba una multa de veinticinco libras esterlinas. Los castigos de los esclavos podían incluir la castración, la amputación de las extremidades o la incineración en vida, condenas que se imponían sin juicio formal previo. Tres propietarios cualesquiera podían unirse a dos jueces de paz para aprobar casi cualquier sentencia que desearan. Un vecino al que pillasen ocultando a un forajido sospechoso de haber cometido un delito se enfrentaba a una multa de 100 libras esterlinas: más de lo que ganaba la mayoría de la gente en cuatro años de trabajo. Aun así, seguían escapando docenas de negros cada año. Se establecían en asentamientos

apartados, en las montañas, donde cuidaban las cosechas, fundaban familias, practicaban sus religiones y entrenaban a grupos de veloces y eficaces guerreros de la selva, que asaltaban las plantaciones, liberaban a los esclavos y mataban a los ingleses. En su capital, Nanny Town, se decía que los forajidos obedecían a una anciana y poderosa bruja, Granny Nanny, que protegía a sus guerreros con hechizos mágicos.[7‡]

Con el estallido de la guerra en 1702, los propietarios de plantaciones jamaicanas tuvieron que añadir, a la inquietud por la posibilidad de que sus esclavos se rebelasen, la invasión por parte de los enemigos. Jamaica era una

isla rodeada por un mar español, situada cerca de Cuba —española— y a cientos de kilómetros de cualquier otra posesión inglesa. En 1703, las fuerzas francesas y españolas saquearon y destruyeron Nassau, el vecino inglés más cercano a Jamaica, e hicieron desaparecer su gobierno, además de obligar a los colonos a refugiarse en los bosques. Existían motivos sobrados para pensar que Jamaica sería la próxima en caer.

Desde el punto de vista español, los ingleses jamás deberían haber ocupado posiciones en el Nuevo Mundo. Cristóbal Colón había «descubierto» las Américas para España en 1492, aunque en realidad jamás puso el pie en el continente propiamente dicho, ni en el

norte ni en el sur. El año siguiente al Descubrimiento, el papa Alejandro VI, en el nombre de Dios, había concedido todo el hemisferio occidental a España, por más que apenas se conocían terrenos en la zona. Desde Terranova hasta el extremo de América del Sur, el papa se lo otorgó todo a España, salvo la zona oriental que ahora es Brasil, que legó al rey de Portugal. Por desgracia, el papa Alejandro había concedido al rey de España bastante más territorio del que podía manejar: más de cuarenta millones de kilómetros cuadrados de tierra (una superficie ocho veces superior a la de la propia España); dos continentes que ya estaban poblados por millones de personas, algunas de ellas, organizadas

en poderosos imperios. La conquista y colonización de América del Sur y América Central durante los siglos XVI y XVII dejó los recursos españoles al límite de la ruina, por lo que sus monarcas se vieron obligados a dejar los fríos bosques de las Américas nororientales —desprovistos de oro— a los colonos de Nueva Inglaterra, Nueva Holanda y Nueva Francia. Sin embargo, todo lo que había al sur de Virginia era contemplado por los españoles como parte integrante de su imperio, incluidas Florida, las Bahamas y el extenso archipiélago de las Antillas.

Ya en los primeros años del siglo XVII quedó claro que incluso aquella parcela más restringida era un lugar

demasiado grande para que los españoles lo colonizaran y defendiesen con éxito, por lo que otras potencias europeas se abrieron paso propio en la cuenca del Caribe. Con una población total de sólo siete millones de habitantes, España no pudo colonizar más que los emplazamientos más selectos del Caribe: las costas continentales de América del Sur y las grandes islas de Cuba, Puerto Rico, Jamaica y la Hispaniola. Hicieron cuanto estaba en sus manos para patrullar en las demás zonas —millares de islas menores, menos valiosas, que se extendían de las Bahamas, en aguas de Florida, hasta Trinidad, en la costa de América del Sur—, pero sus rivales

todavía consiguieron ocupar unos pocos fuertes con los que defender sus colonias recién nacidas. Los franceses se apoderaron de la minúscula Martinica, Santa Lucía y Guadalupe; los holandeses tomaron Curazao y Bonaire, fuera ya del dominio hispánico. Los ingleses se concentraron en las islitas situadas en el extremo más oriental de las Antillas, estableciéndose en San Cristóbal (St. Christopher) en 1624, en Nieves (Nevis) en 1628, las Barbados en 1627, Antigua y Montserrat a principios de la década de 1630; durante la década de 1640 ocuparon algunas islillas de las Bahamas. En 1655, una fuerza expedicionaria inglesa atacó y conquistó Jamaica, que poseía una masa

terrestre mayor que todas las demás islas juntas (11.400 kilómetros cuadrados, es decir, sólo algo menos que Connecticut o Irlanda del Norte). Al dominar el Paso de los Vientos —una de las principales rutas de comercio entre Europa y la costa americana de dominio hispánico, llamada en un principio Tierra Firme—, la Jamaica británica suponía una amenaza para el comercio hispano. Los españoles quisieron recuperar la isla desde ese mismo momento.

Durante la guerra de Sucesión española, los hacendados de Jamaica tuvieron motivos reales para estar preocupados por la posibilidad de una invasión española o francesa. La

mayoría de los buques de guerra de la Royal Navy estaban hipotecados en la protección del canal de la Mancha o la escolta de los buques comerciales, por lo que la Marina británica apenas podía dedicar recursos a la defensa de sus diseminadas colonias caribeñas. Durante casi toda la guerra, las islas Leeward (San Cristóbal, Nieves, Antigua y Montserrat) estuvieron protegidas por una sola fragata de quinta clase y, durante largos períodos, no dispuso de ninguna clase de protección naval. Barbados, que estaba peligrosamente situada al lado de las colonias francesas de la Martinica y de Guadalupe, solamente contaba con un navío de cuarta o quinta clase, en el

mejor de los casos. Los asentamientos de las Bahamas carecían por completo de protección y fueron incendiados en repetidas ocasiones por los invasores españoles y franceses. Incluso Jamaica, el cuartel general de la Royal Navy en la zona, por lo general disponía sólo de media docena de barcos de guerra, casi siempre de cuarta clase o inferiores.

Las fragatas con base en las diversas colonias tampoco podían socorrerse las unas a las otras con efectividad. Ir de un sitio a otro podía resultarles casi imposible. Con la peculiar disposición del aparejo de los barcos de guerra de la época, que solían ser buques de cruz, éstos no podían superar vientos y oleajes contrarios que fueran poderosos.

Como los alisios soplan desde el este, era muy fácil para los barcos navegar desde, digamos, las Barbados o las islas Leeward a Jamaica con el viento a la espalda (y ésta era la dirección en la que navegaban todos los viajeros que procedían de Europa). Pero navegar desde Jamaica a las Barbados, por el contrario, era extremadamente difícil; por ese motivo, las naves con rumbo a Europa subían por la costa atlántica, siguiendo la corriente del Golfo en su lugar, para luego atrapar los vientos del oeste que imperan a través del Atlántico Norte. Cuando las Barbados sufrían un ataque, quedaba poca esperanza de recibir ayuda de Jamaica. Los balandros de menor tamaño y más agilidad, al

igual que las goletas, podían superar mejor los vientos contrarios y llevar mensajes de una isla a otra, pero incluso en este caso, podían demorarse varias semanas; por ende, los destacamentos navales de las colonias solían arreglárselas por su cuenta.

Los buques de guerra, en cualquier caso, estaban con frecuencia en malas condiciones de navegación, por no hablar de presentar batalla ante el enemigo. El clima tropical pudría las velas y jarcias y oxidaba los accesorios y anclas, y nada de todo aquello se podía sustituir con facilidad en las Antillas. Si se perdía un palo mayor en medio de una tormenta o en una batalla, el barco tenía que navegar hasta Nueva

Inglaterra para encontrar recambio, puesto que no había árboles adecuados en las islas. Y aún peor, el mar era el hábitat del teredo, un voraz molusco xilófago que parasitaba los cascos de roble de los barcos y provocaba filtraciones. La única medida efectiva para combatir a este parásito consistía en carenar el barco cada tres meses: vaciar todo el navío y, en aguas poco profundas, voltearlo primero de un lado, luego del otro, para rascarlo y eliminar todos los parásitos y demás restos que se habían ido adhiriendo. Los barcos pequeños podían hacerlo en una playa de inclinación gradual, pero los más grandes, como las fragatas de la marina, necesitaban una base sobre la que

apoyar la nave —un embarcadero construido especialmente para la ocasión o el casco de un barco viejo, por ejemplo—, que por lo general no estaba disponible en las islas. Así, por ejemplo, cuando la escuadra jamaicana intentó navegar desde Port Royal en 1704, para rechazar lo que se rumoreaba sería un ataque francés, el HMS *Seahorse*, una nave de sexta clase armada con veinte cañones, estaba tan débil que tuvo que regresar a puerto inmediatamente; el *Experiment*, de quinta clase, fue declarado inapto para la navegación; y la estructura de dos naves de apoyo jamaicanas fue considerada demasiado precaria para entrar en combate. En 1711, el

gobernador de las islas Leeward informó de que el único barco estacionado allí estaba «tan estropeado, con las velas y los aparejos gastadísimos, en resumen, todo [tan‡ averiado por la falta de pertrechos que si tuviera que ir a Leeward» a proteger una caravana de mercantes que zarpaban «le resultaría imposible regresar de nuevo a barlovento [y‡ se vería obligada a dirigirse a Jamaica o Nueva Inglaterra».

Las tripulaciones solían hallarse en peor estado que los barcos. Los hombres —que ya sufrían una alimentación pobre, una disciplina muy severa, desgaste por las condiciones meteorológicas y diversas enfermedades

— hallaban grandes dificultades para aclimatarse al calor y la humedad del Caribe. Tampoco ayudaba el hecho de que fueran vestidos con ropas de lana y subsistiesen a base de carnes saladas, galletas secas y grandes cantidades de ron y cerveza. Una vez se veían expuestos a las enfermedades del trópico —la malaria, la fiebre amarilla, la viruela y la lepra—, los marinos empezaban a caer como moscas. El comodoro William Kerr, comandante de Jamaica en 1706, había perdido a tantos hombres por las enfermedades que le resultó imposible zarpar de Port Royal para llevar a cabo el ataque planeado contra la flota del tesoro española, que pasaba por allí cada año. Durante los

meses posteriores, la flota inglesa se halló muy escasa de comida, pero no pudo conseguir provisiones suficientes por mediación de los jamaicanos, quienes, como otros colonos ingleses, se negaron a cultivar o a comer productos tropicales, confiando en las harinas importadas y las carnes saladas que llegaban de Inglaterra o de América del Norte. Sin embargo, cuando llegó el suministro oficial de Kerr, en julio de 1707, la mayoría de sus hombres había muerto, por lo que tuvo que emplear a un gran número de hombres de los barcos recién llegados con la sola meta de regresar a casa.

Aun en los casos en que estaban operativos, los barcos de guerra no

podían luchar con los ágiles corsarios franceses que llegaban como un enjambre del otro lado del Caribe, desde la Martinica y Guadalupe. Los corsarios empleaban balandros y bergantines veloces, que podían navegar más ceñidos al viento que un buque con aparejo de cruz. El capitán Charles Constable, destacado en las Barbados en 1711, advirtió a su gobernador de que los corsarios franceses navegaban «tan, pero tan bien» que, por norma general, era imposible que ningún buque de guerra los atrapase. «Cuando ven un buque de guerra... simplemente ganan aún más el barlovento, siguen navegando hacia nuestros mercantes y, con frecuencia, les dan alcance.» El

gobernador, se animó a sugerir, debía hacerse con «una corbeta muy veloz», tal que pudiera desafiar a los corsarios.

Los ingleses tenían que pagar con la misma moneda, y los mercaderes de Jamaica ansiaban hacer exactamente eso.

La actividad corsaria contaba con una larga historia en Port Royal. Entre 1660 y 1680, Henry Morgan y otros bucaneros atacaban naves españolas por encargo del gobernador de Jamaica. Los corsarios apresaron centenares de naves españolas, a las que llevaban hasta Port Royal, donde el tribunal del vicealmirantazgo las declaraba como

botín de guerra legal. Los bucaneros entregaban el diez por 100 del valor de la presa al almirantazgo, lo cual no representaba más que un impedimento menor para acumular una increíble riqueza. Se contaba que algunos bucaneros gastaban cada uno entre dos mil y tres mil piezas de a ocho (entre quinientas y setecientas libras) en cada fiesta.

Aunque los bucaneros habían ido desapareciendo en las décadas intermedias, los mercaderes jamaicanos estaban bien enterados de lo provechosa que podía llegar a ser la actividad corsaria. Empezaron a equipar navíos corsarios en cuanto supieron que su país estaba en guerra. En el verano de 1702,

nueve de aquellos barcos zarparon de Jamaica a la costa americana, con más de quinientos hombres a bordo. Regresaron a Jamaica en la primavera siguiente, con los barcos cargados de esclavos, plata, oro en polvo y otros bienes preciosos, después de haber incendiado y asaltado varios asentamientos españoles en Panamá y Trinidad. En 1704, un corsario jamaicano derrotó a un buque francés de 24 cañones y, junto con las fragatas de la Royal Navy, empezó a limpiar las rutas marítimas de corsarios enemigos.

A medida que avanzaba la guerra, la flota de corsarios jamaicana aumentó hasta las treinta naves, cada una con una tripulación de entre setenta y 150

hombres, equivalente a las tres cuartas partes de la población masculina blanca de la isla. «La gente de esta isla estaba concentrada, por encima de todo, en animar a los corsarios, y aunque en ocasiones sufrían pérdidas importantes... los abundantes y opulentos botines que traían consigo a diario bastaban como recompensa», recordaba un vecino de la isla, unos veinticinco años después.

Edward Thatch sirvió a bordo de uno de esos navíos corsarios, que surcó las aguas cercanas a Cuba y la Hispaniola, [8] atacando a los barcos mercantes españoles mal defendidos. En ocasiones, navegaban por las aguas de las islas Leeward, el estrecho de Florida, Veracruz y otras zonas del

dominio continental hispánico. En sus años de servicio a bordo de una nave corsaria, Thatch no sirvió nunca como capitán, aunque probablemente ascendió hasta algún puesto cualificado, como primer oficial (sustituto principal del capitán), oficial de navegación, contramaestre (al mando de los grupos de desembarco) o cañonero. Sin duda, aprendió mucho en el Caribe: cómo navegar por los traicioneros pasos entre las islas, dónde encontrar fondeaderos ocultos en los que obtener piezas de caza, agua, una buena playa para carenar el casco de la nave y, lo más importante, dónde encontrar y apresar botines bien cargados.

Entretanto, al otro lado del Atlántico,

Woodes Rogers ya había iniciado su carrera como corsario. Los mercaderes de Bristol estaban perdiendo grandes cantidades de barcos ante los corsarios franceses; muchos estaban ansiosos por vengarse y por obtener una oportunidad de restañar las pérdidas. Docenas de hombres solicitaron permiso para equipar navíos corsarios o, al menos, quedarse con cualquier botín que sus mercantes armados consiguieran por azar durante el viaje. Las solicitudes encontraron un público bastante receptivo en Londres. La reina Ana estaba lo suficientemente preocupada por la pérdida de naves como para promulgar un decreto, en 1708, en el que revocaba la parte correspondiente del

almirantazgo sobre los beneficios del botín; en lo sucesivo, los dueños del barco corsario y su tripulación podrían repartirse el botín completo entre ellos. Durante la guerra se concedieron cartas de contramarca[9‡] a 127 barcos de Bristol, entre los cuales se encontraban al menos cuatro de los que Rogers tenía en propiedad compartida.

Rogers fue un activo tratante de esclavos durante toda su vida y sus primeras empresas como corsario no constituyeron ninguna excepción. Recibió su primera patente de corso con el *Whetstone Galley*, una nave de 130 toneladas, de la que era copropietario junto con otros tres comerciantes de Bristol. Aunque contaba con 16 cañones,

esta nave de Rogers, a la que bautizaron con el nombre de su suegro, no era un barco de guerra privado per se, sino más bien un negrero armado. Los libros de aduanas de Bristol indican que el *Whetstone Galley* zarpó del puerto de la ciudad el 3 de febrero de 1708, rumbo a la Costa de los Esclavos, en África, con un valor de mil libras en productos comerciales. Tras fondear en Guinea, el capitán Thomas Robbins pensaba usar estos productos para comprar 270 esclavos que luego llevaría a Jamaica, para su venta. Pero no llegó nunca a las costas de África. Al poco de salir de Inglaterra, el *Whetstone Galley* fue apresado por corsarios franceses.

En marzo de 1707, Rogers recibió la

patente de corso para el *Eugene Prize*, una nave corsaria, sin otro fin, que poseía en régimen de copropiedad con otro comerciante. Aquella nave, de cien toneladas, estaba dotada con ocho cañones y veinte hombres bien armados y, según parece, navegó cerca de la costa natal, porque Rogers solamente había proporcionado una bala para cada uno de los cañones del barco. Los próximos barcos corsarios en los que invertiría, en cambio, navegarían a lugares bastante más lejanos.

Rogers pasó los primeros años de la guerra en Bristol, formando una familia y ocupándose de sus propios negocios. A finales de 1707, recibió una visita de uno de los antiguos amigos de su padre,

el navegante William Dampier. Dampier se había ido de Bristol hacía cuatro años y medio, cuando empezó la guerra, en una misión de lo más osada e inusual, rumbo al océano Pacífico. Había regresado a Bristol con la esperanza de convencer a los comerciantes de que financiasen otra misión de la misma naturaleza. El capitán, de cincuenta y un años, habría quedado afectado al conocer la noticia de la muerte del señor Rogers padre, pero encontró a un patrocinador aún más capaz en su hijo.

Para la mayoría de los comerciantes ingleses, el océano Pacífico era todavía *terra incognita*. España ostentaba el monopolio del comercio europeo en aquel vasto océano, tras la colonización

de las Filipinas, Guam y toda la costa pacífica de las Américas, desde los glaciales fiordos del sur de Chile hasta los áridos pueblos misioneros de Nuestra Señora de Loreto, en la península de Baja California. Los españoles consideraban que sus territorios del Pacífico estaban a salvo de ataques, sobre todo en el este, lugar al que los barcos sólo podían acceder si hacían frente a las horribles condiciones del mar de Hoces (o paso de Drake), en el extremo sur del continente americano, centro de las más frecuentes y terribles tempestades de nuestro planeta. Los ingleses se mostraron de acuerdo y bautizaron el Pacífico como «lago de los españoles».

Dampier sabía que aquello no era del todo cierto. Él había dado la vuelta al mundo en barco tres veces, dos de ellas por el mar de Hoces, saqueando ciudades en Panamá y en Perú; también como capitán del HMS *Roebuck*, en sus tareas de exploración de Australia y Nueva Guinea. Eran muchas las riquezas —bien lo sabía Dampier— que aguardaban a quienes encontrasen un camino por el que entrar en el lago español.

El imperio español se alimentaba de las minas de oro y plata de México y Perú, en las que ejércitos de indios esclavizados trabajaban hasta morir. Sólo la «montaña de plata» del Potosí peruano bastaba para generar un monto

por valor de dos millones de pesos anuales (500.000 libras esterlinas), y otras minas de oro y de plata de México y Perú añadían otros 8,7 millones (2.175.000 libras esterlinas). Había poco que comprar en el Nuevo Mundo, así que aquellas riquezas eran enviadas a España. De ahí la necesidad de grandes flotas del tesoro.

Durante la época de la guerra de Sucesión española, España contaba con tres flotas especializadas. Las dos primeras navegaban por las aguas del Atlántico cada año, aproximadamente, zarpando de Cádiz, con las bodegas llenas de soldados, armas, vino, equipos de minería y productos manufacturados que se necesitaban en las colonias. Una,

la flota de Tierra Firme, navegaba rumbo a Cartagena de Indias (hoy Colombia), donde intercambiaba su cargamento por millones de pesos de la plata del Potosí. La otra, la flota de Nueva España, se dirigía a Veracruz, en México, donde recibía el cargamento de oro y plata de las minas locales y los cargamentos que había llevado la tercera flota. Esta última surcaba las aguas del Pacífico desde Acapulco, en la costa pacífica de México, hasta Manila, en las Filipinas, a 9.000 millas de distancia, cargada de oro y plata. Allí, los capitanes de aquellos «galeones de Manila» —por lo general uno o dos, no más— compraban grandes cantidades de sedas, porcelana y otros

productos selectos de los comerciantes asiáticos. Luego los galeones daban media vuelta y llevaban los bienes de lujo al otro lado del Pacífico, hasta Acapulco, en la costa occidental de América. Luego cruzaban todo México, hasta Veracruz, en caravanas de mulas, armadas; y se las izaba a bordo de los galeones de la flota de Nueva España, que se reunían con la flota de Tierra Firme en La Habana, antes de navegar por el estrecho de Florida, de regreso a Cádiz.

Cargados con los tesoros de México, Perú y el Oriente, la flota del Atlántico representaba un blanco muy tentador para los bucaneros y corsarios ingleses, así como para los buques de guerra de la

Royal Navy. Los galeones de Manila ya eran otra historia. Los habían construido para que fuesen inexpugnables: fortalezas flotantes de entre 500 y 2.000 toneladas, provistas de centenares de hombres y varias hileras de cañones pesados. Solamente un inglés consiguió apresar uno de ellos —el bucanero Thomas Cavendish, en 1587—, pero uno relativamente pequeño, de no más de 700 toneladas. El propio Dampier había atacado uno de aquellos galeones en su último viaje, pero, por decirlo con las mismas palabras de un miembro de su tripulación, «eran demasiado fuertes para nosotros». Las balas de cañón de cinco libras de Dampier apenas hicieron mella en el casco de madera noble del

galeón, mientras que las de 24 libras de los españoles machacaban un casco debilitado por los teredos. Sin embargo, según palabras de otro contemporáneo, Dampier «jamás abandonó el proyecto» y estaba ansioso por conseguir el apoyo del joven Rogers para llevar a cabo su plan.

En realidad, Dampier estaba más desesperado por abandonar Inglaterra de lo que probablemente sabía Rogers. Pese a su fama, su carrera iba de capa caída. Su dirección del HMS *Roebuck* había sido un desastre: la fragata de 290 toneladas se hundió en el viaje de regreso a Inglaterra, y cuando él y la

tripulación náufraga fueron rescatados, Dampier tuvo que enfrentarse a tres consejos de guerra. El tribunal lo sancionó privándolo de todo su sueldo durante un período de tres años, dictaminando que «Dampier no es una persona adecuada para trabajar como comandante de ninguno de los barcos de Su Majestad». En su expedición como corsario en el Pacífico, se peleó con sus oficiales, perdió el respeto de su tripulación y, en la batalla, se escondió tras una barricada de camas y sábanas que él mismo había levantado en el alcázar. No había conseguido limpiar adecuadamente el casco de sus barcos —el *St. George*, de doscientas toneladas, y la galera *Cinque Ports*, de

noventa toneladas—, permitiendo así que los parásitos devoraran ambas naves. Un marinero prefirió arriesgarse a perecer en una isla deshabitada del Pacífico, antes que continuar a bordo de un barco que se descomponía. Al final los xilófagos ganaron la partida y las dos naves se fueron a pique, pero no antes de que se produjera una serie de amotinamientos que terminaron con el comodoro abandonado por la mayoría de su tripulación. De algún modo, Dampier se las arregló para volver a casa y se enfrentó a toda una serie de juicios, fruto de su mala actuación como comandante.

Woodes Rogers ignoraba casi por completo el asunto y se metió de lleno

en el plan de Dampier: una expedición corsaria por el Pacífico, concebida para apresar uno de los galeones de Manila. La dificultad principal estribaba en la financiación. Por experiencia, Dampier sabía que tomar un galeón de Manila podía requerir al menos de dos fragatas bien armadas con suficientes hombres como para formar un buen pelotón de abordaje. Mandar barcos como aquéllos al Pacífico sería caro, bastante más de lo que Rogers podía sufragar. Necesitarían una enorme reserva de comida y aprovisionamientos para navegar tan lejos de casa, y un equipo de oficiales dignos de confianza y con experiencia, capaces de mantener la disciplina en un viaje que se prolongaría

durante tres o cuatro años. Por suerte para Rogers, su suegro, sir William Whetstone, acababa de regresar a Bristol, y estaba dispuesto a presentar aquel audaz plan a los comerciantes más destacados de la ciudad, anotados en su agenda de contactos excelentes.

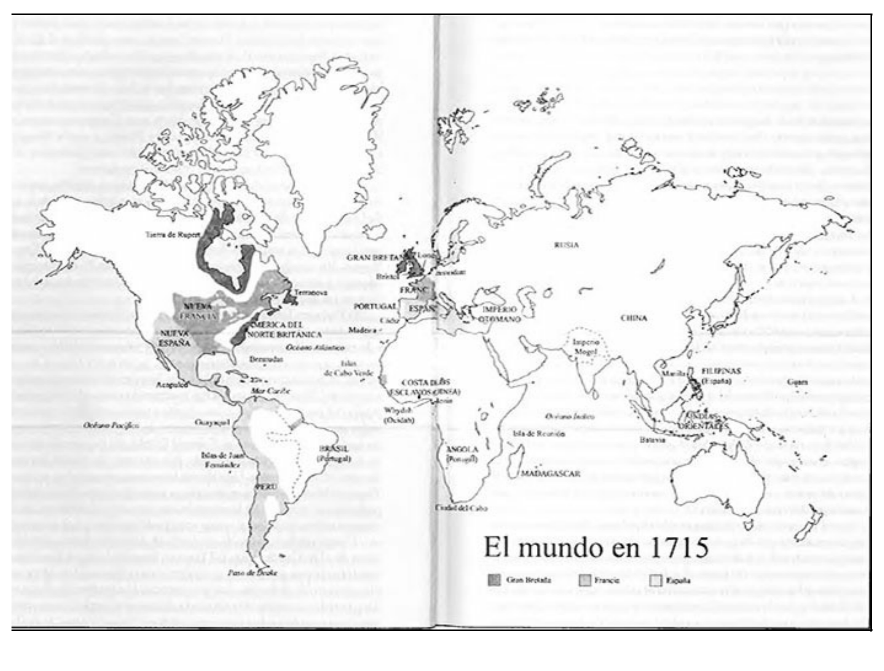
Estos se tragaron el anzuelo. Alcaldes, antiguos alcaldes, aspirantes a la alcaldía, representantes de la Corona, funcionarios de la ciudad y directores de la todopoderosa Society of Merchant Venturers (Sociedad de mercaderes a ventura), todos compraron participaciones, igual que el amigo de Rogers y quizá pariente de éste, Francis Rogers. En común, aquellos influyentes señores de Bristol acordaron adquirir y

equipar dos fragatas nuevas, que ya estaban en construcción en los astilleros de Bristol.

El *Duke* era ligeramente mayor: un barco de trescientas cincuenta toneladas, con 36 cañones; el *Dutchess*, algo menor: 260 toneladas y 26 cañones. Rogers invirtió en los barcos y fue nombrado comodoro de la expedición y, simultáneamente, capitán del *Duke*. Otro inversor, el comerciante de noble cuna Stephen Courtney, estaba al mando del *Dutchess*. Dampier fue contratado como el indispensable piloto del océano Pacífico para aquella expedición. Entre otros oficiales se encontraba el hermano menor de Rogers, John, y el segundo comandante del *Dutchess*, Edward

Cooke, un capitán de mercante de Bristol que había recibido dos ataques de naves francesas durante el año anterior. Uno de los inversores principales, el doctor Thomas Dover, también participó en tanto que presidente de la expedición, un puesto que le otorgaba un peso considerable en las decisiones estratégicas, tales como por dónde navegar y qué presas atacar. Como médico formado en Oxford, Dover se había ganado el mote de «Dr. Quicksilver» («Mercurio líquido») por su tendencia a administrar este metal a sus pacientes, como tratamiento de un amplio espectro de dolencias. Los propietarios lo nombraron oficial médico en jefe y capitán de infantería de

marina; es decir, ocupaba la máxima autoridad sobre las operaciones militares de tierra, lo cual era extraño, puesto que carecía de experiencia militar —al igual que, según demostrarían los acontecimientos posteriores, de habilidad para el liderazgo.


El mundo en 1715
Gran Bretaña
Francia
España
Tierra de Rupert
NUEVA FRANCIA
NUEVA ESPAÑA
AMÉRICA DEL NORTE BRITÁNICA
Terranova
Océano Atlántico
Bermudas
Mar Caribe
Acapulco
Océano Pacífico
Guayaquil
Islas de Juan Fernández
PERÚ
BRASIL (Portugal)
Paso de Drake
GRAN BRETAÑA
Bristol
PORTUGAL
Cádiz
Madeira
Islas de Cabo Verde
COSTA DE LOS ESCLAVOS (GUINEA)
Whydah (Ouidah)
ANGOLA (Portugal)
Ciudad del Cabo
MADAGASCAR
Isla de Reunión
Océano Índico
IMPERIO OTOMANO
RUSIA
CHINA
Imperio Mogol
Manila
FILIPINAS (España)
Guam
INDIAS ORIENTALES
Batavia

La expedición de Rogers le valdría la fama entre sus contemporáneos, pero además ofreció a los historiadores el único relato minucioso sobre una vida a bordo de un navío corsario de principios del siglo XVIII. Tanto Rogers como Cooke llevaron un cuaderno de bitácora diario muy detallado sobre sus experiencias en el viaje de tres años y los publicaron como sendas obras poco después de su regreso. Junto con otras cartas y documentos, no solamente permiten hacerse una imagen global de algunos desafíos vividos por Rogers, sino que transmiten además las sensaciones que experimentaron

aquellos que se enfrentaron a Thatch, Vane y otros corsarios durante la guerra de Sucesión española.

La expedición levó anclas el 1 de agosto de 1708, con una nueva bandera ondeando en las naves: la de Gran Bretaña, nación que se había creado en 1707, con la unión de Inglaterra y Escocia. Rogers se vio obligado a pasar un mes en Irlanda, para pertrechar de nuevo los barcos, renovar las provisiones y reclutar hombres. Abandonaron Irlanda con una dotación completa de 333 hombres, de los cuales una tercera parte eran irlandeses, daneses, holandeses o de otros países. El consejo de la expedición no tardó en reunirse, poco después de aquello, para

analizar una cuestión de capital importancia: la carestía de alcohol y de ropas de abrigo para el gélido paso por el mar de Hoces. Rogers sostuvo que el alcohol era la cuestión más importante de las dos, en tanto que «para los marineros, un buen licor es preferible a la ropa», así que el consejo resolvió que harían escala en Madeira, para abastecerse del vino homónimo.

Por el camino, un buen número de tripulantes del *Duke* se amotinó, después de que Rogers se negara a tomar por asalto un barco sueco, neutral; era una decisión que, a juicio de los rebeldes, empobrecía sus esperanzas de botín. Los oficiales del *Duke* sacaron los mosquetes y los alfanjes y mantuvieron

el alcázar bajo control durante la noche y, por la mañana, consiguieron capturar a los cabecillas. Muchos capitanes habrían ejecutado a los amotinados, pero Rogers sabía que el terror no era siempre la mejor forma de ganarse el respeto y la lealtad de una tripulación. Había esposado a los líderes de los rebeldes; sus máximos instigadores recibieron una «buena paliza» y fueron devueltos a Inglaterra a bordo de un barco que pasaba por la zona. A los demás los perdonó, tras imponerles castigos leves —multas o reducciones de la ración—, y volvieron al trabajo. Se tomó incluso la molestia de dirigirse a toda la tripulación, explicándoles por qué sería desaconsejable atacar un

barco neutral, una maniobra que, probablemente, les acarrearía medidas legales en su contra. Aquellas acciones terminaron con la resolución de los amotinados, aunque la atmósfera del *Duke* siguió estando bastante enrarecida durante unos cuantos días. Si el barco no hubiera doblado el número de oficiales habitual —anotó Rogers en su diario— el motín podría haber terminado con éxito.

Pasaron todo el mes de diciembre de 1708 navegando por la costa atlántica hasta América del Sur, con un tiempo cada vez más frío, conforme avanzaban hacia el sur. Rogers puso a trabajar a

seis sastres, para que fabricasen ropas de abrigo para la tripulación, a partir de las sábanas, los tejidos para trueque y las ropas heredadas de los oficiales. El viento arreciaba a medida que pasaban por las latitudes que se conocían como «los cuarenta rugientes» y las grandes olas se tragaban las cubiertas del *Dutchess*, más pequeño que el *Duke*. En ocasiones, las naves se veían rodeadas por ballenas que saltaban o grandes tropas de exuberantes delfines, que, según escribió Rogers, «a menudo daban grandes saltos fuera del agua, con sus blancos vientres hacia arriba». Había muchísimas focas, algunos pingüinos y albatros planeadores. El 5 de enero de 1709, los barcos habían entrado en el

océano Antártico y el mar ascendía a alturas de nueve metros o más: los barcos subían tan deprisa, que los hombres podían sentir cómo la sangre les hinchaba los pies, y luego caían tan rápido, que se sentían casi ingrávidos. Conforme iba aumentando la velocidad de los vientos, los capitanes mandaban hombres a las jarcias, para que arriasen las velas superiores y arrizasen las inferiores, para evitar que se convirtieran en jirones. De repente, se produjo un terrible percance a bordo del *Dutchess*. Mientras los hombres bajaban la verga mayor —la cuaderna transversal que suspende la vela mayor —, ésta resbaló de un lado, con lo cual parte de la gran vela cayó al agua. A la

velocidad a la que se desplazaba el *Dutchess*, la vela actuó como un ancla gigantesca que tiró hacia abajo del lado de babor, con tanta fuerza, que el gélido océano gris empezó a verterse sobre la cubierta principal. El capitán Courtney ordenó soltar las demás velas. El *Dutchess* se bamboleaba con el viento, con las velas batiendo como banderas y la proa hundida, a punto de desaparecer entre las olas colosales. «Esperábamos que el barco se fuera a pique en cualquier momento —contaba Edward Cooke—, por efecto del peso del agua que nos había entrado.» La tripulación aseguró la vela mayor; Courtney viró en redondo, encarando la popa hacia el ululante viento. El navío empezó a

desviarse rápidamente hacia el sur, hacia el continente, aún desconocido, del Antártico. Rogers, que lo contemplaba todo desde el *Duke*, estaba cada vez más preocupado, a medida que su vista veía al *Dutchess* alejarse hacia los icebergs y bancos de témpanos sobre cuya existencia en aquellas aguas le había advertido Dampier.

A las nueve de la tarde —con el sol de primavera todavía alto en el horizonte—, los oficiales del *Dutchess*, exhaustos, bajaron a la cabina mayor para cenar algo. Justo antes de que les sirvieran la comida, una ola enorme se estrelló contra la popa, haciendo pedazos las ventanas y arrastrando todo lo que encontraba a su paso, humano o

de cualquier naturaleza, hacia la parte delantera del barco. Edward Cooke estaba seguro de que todos habrían perecido ahogados en la cabina sumergida, si la pared interior no se hubiera derrumbado con la fuerza del agua. La espada de uno de los oficiales se encontró clavada de pronto en la hamaca que ocupaba un sirviente de Cooke (que, por suerte, no se encontraba en ella a la sazón). Para gran sorpresa de todo el mundo, sólo dos hombres salieron heridos del percance, con las ropas, las camas y el cargamento completamente empapados en un mar helado.

Mal que bien, el *Dutchess* se mantuvo a flote durante toda la noche, mientras la

tormenta se fue mitigando. Rogers y Dampier fueron remando desde el *Duke* y encontraron a la tripulación «en un caos bastante organizado», ocupados en bombear el agua de las bodegas y bajando algunos de los cañones a los almacenes, para estabilizar un poco la nave, quitándole peso de la parte superior. Los mástiles y las jarcias estaban cubiertos con prendas de ropa, de cama y hamacas, todas mojadas, que habían colgado para que el gélido aire las secase. Los dos capitanes estuvieron de acuerdo en que las naves habían sido empujadas hasta casi sesenta y dos grados sur (casi hasta la Antártida), y les faltaba poquísimo para situarse en el punto más meridional al que jamás

hubiera llegado ningún viajero hasta entonces —que se supiera—. A última hora del día, habían virado al noroeste y avanzaban en ruta hacia el Pacífico, sometidos a otra tempestad de las propias del mar de Hoces.

En su penosa salida del Antártico, hacia el calor de la primavera del sur, la tripulación empezó a caer enferma. Algunos sufrieron hipotermias tras pasar días vestidos con ropas empapadas o congeladas; a otros los atacó el escorbuto, la enfermedad más temida por los marinos. Se trata de una afección provocada por la falta de vitamina C, tan grave, que se cree causó la muerte de más marinos en la Era de la Navegación que cualesquiera otras causas

combinadas. Sin la vitamina C, los cuerpos de los marinos no podían mantener los tejidos conjuntivos, provocando un esponjamiento y ennegrecimiento de las encías, la caída de los dientes y la formación de cardenales debajo de una piel escamosa. Hacia el final, cuando los marineros se debilitaban y resollaban casi sin aliento en sus hamacas, los huesos rotos ya no se curaban y se reabrían las heridas de las viejas cicatrices. Muchos marineros creían que aquello lo provocaba la exposición al frío y las ropas húmedas, pero Rogers y Dover estaban enterados de que guardaba más relación con la falta de fruta fresca y de verduras durante los largos viajes transoceánicos.

En una época en que la Royal Navy no disponía de tratamiento para la enfermedad, Rogers cargó sus barcos de limas, ricas en vitamina C. Pero el aprovisionamiento se les había terminado, así que los barcos luchaban en una carrera contra el tiempo para conseguir productos frescos. El primer hombre, John Veal, del *Duke*, murió el 7 de enero. Lo sepultaron en el mar de Hoces.

En sus viajes anteriores, Dampier había descubierto un refugio en el que podrían hacer acopio de provisiones sin alertar de su presencia a los españoles de Chile: la isla desierta de Más a Tierra, en el archipiélago de Juan Fernández, a 400 millas de la costa.

Cuando se avistaron las irregulares cumbres de Juan Fernández, el 31 de enero, habían enfermado más de treinta hombres y siete habían muerto. Para su sorpresa, vieron fuego en la orilla, lo que interpretaron como señal de que un navío español estaba de visita en la remota isla.

A la mañana siguiente el *Duke* y el *Dutchess* entraron en el puerto, con los cañones listos para la acción. Estaba desierto. Rogers echó el ancla a una milla de la costa, mientras el doctor Dover, ansioso por asegurarse las provisiones, guiaba una partida de desembarco a tierra, en uno de los botes de la nave. Cuando se aproximaron a la isla, quedaron profundamente

sorprendidos de ver a un hombre solo, vestido con una piel de cabra, haciendo ondear una tela blanca y profiriendo eufóricos gritos en inglés. Alexander Selkirk, el náufrago cuya historia inspiraría a Daniel Defoe para la redacción de su novela *Robinson Crusoe*, estaba a punto de ser rescatado. [10]

Selkirk llevaba perdido en aquella isla de Juan Fernández cuatro años y cuatro meses, desde el mismo momento en que la desventurada misión corsaria de Dampier había pasado por aquellas regiones a finales de 1704. Selkirk, escocés, había sido el oficial de cubierta de la nave consorte de

Dampier, el *Cinque Ports*, cuyo capitán y oficiales habían perdido la fe en el mando de su comodoro y navegaron por su cuenta. Por desgracia, el casco del *Cinque Ports* estaba plagado de teredos, hasta tal punto que cuando la nave se detuvo en Juan Fernández para llenar los barriles de agua y provisiones frescas, el joven Selkirk decidió quedarse; prefirió buscar una oportunidad en la isla antes que intentar atravesar el Pacífico en una nave deteriorada. Según el extenso relato que le contó a Rogers, Selkirk pasó casi todo un año sumido en una grave desesperación, escrutando el horizonte en busca de naves amigas que jamás aparecieron. Muy despacio, fue adaptándose a su solitario mundo. En la

isla habitaban centenares de cabras, descendientes de las que se quedaron en la zona cuando los españoles abandonaron un intento de colonización poco entusiasta. Al final aprendió a perseguirlas y darles caza con sus propias manos. Se montó dos cabañas con paredes de piel de cabra y tejados de hierba: una que hacía las veces de cocina y otra como vivienda, en la que leía la Biblia, entonaba salmos y combatía los ejércitos de ratas que iban a mordisquearle los dedos de los pies mientras dormía. Venció a los roedores por el método de alimentar y hacerse amigo de la mayoría de los gatos salvajes de la isla, que dormían debajo de su cabaña por centenares. Para no

morir de hambre en caso de accidente o enfermedad, Selkirk se las había apañado para domesticar unas cuantas cabras, que había criado de la mano y que, en ocasiones, bailaban con él en su solitaria cabaña. Cuando se le gastaban las ropas, cosía otras pieles de cabra, usando un cuchillo y una garra vieja, y en los pies le crecieron callos como sustitutos de los zapatos. Enfermó pocas veces y llevaba una dieta muy sana a base de nabos, cabras, langostas o cigalas y vegetales silvestres. Esquivó por poco a una partida de desembarco española, ocultándose en la copa de un árbol, en el que hicieron pis unos cuantos de sus perseguidores, ignorantes de su presencia allí.

Aunque Selkirk saludó a los hombres de Rogers con entusiasmo, se mostró reticente a unirse a ellos después de saber que su antiguo comodoro, William Dampier, navegaba con ellos. Cooke escribió que Selkirk desconfiaba tanto de Dampier que «habría preferido quedarse en su soledad a venir con [él‡, hasta que le informé de que él no estaba al mando» de la expedición. El doctor Dover y su grupo de tierra sólo lograron rescatar al náufrago tras prometerle que lo devolverían a la isla si no estaba conforme con la situación. Selkirk, a su vez, los ayudó a pescar langostas, que amontonaron en el bote antes de llevarlo hasta el *Duke*. Cuando vio a Selkirk por primera vez, Rogers dijo que parecía

más salvaje que los propietarios originales de las pieles de cabra. «Al principio de estar a bordo con nosotros, se había olvidado tanto de hablar, por la falta de uso de nuestra lengua, que apenas podíamos entenderle, porque parecía que dijera las cosas a medias», escribió Rogers en su diario. «Le ofrecimos una copita, pero no la tocó, porque no había bebido más que agua desde que estaba allí, y pasó un tiempo hasta que pudo disfrutar de nuestras vituallas.» Al principio, Selkirk tenía una salud excelente y estaba muy alerta, pero Rogers señaló que «este hombre, cuando siguió nuestra dieta y nuestra vida habitual, aunque estaba suficientemente sobrio, perdió gran

parte de su fuerza y de su agilidad».

La expedición permaneció en la isla doce días. Montaron un campamento con tiendas, en la orilla, y allí atendían a los enfermos para curarlos con las hojas verdes de los nabos y un caldo de cabra especial que preparaba Selkirk; sólo murieron dos de los cincuenta pacientes. Rogers vivía en una tienda, en la playa, supervisando la reparación de las jarcias, los barriles y las velas. Selkirk apresaba entre tres y cuatro cabras cada día, mientras los oficiales cazaban algunas focas y leones marinos, tumbados en la playa por millares. «Los que trabajaban en la playa con las jarcias comían focas jóvenes, que preferían a nuestras vituallas del barco,

pues decían que eran tan buenas como el cordero inglés —escribió Rogers—; aunque por mi parte, hubiera estado contento de hacer ese intercambio.»

Selkirk decidió que se uniría a la tripulación y se enroló en la expedición como oficial de cubierta. El 13 de febrero, ayudó a subir los últimos cargamentos de leña, barriles de agua y pescado fresco en salazón a bordo y se despidió de su isleño hogar.

El mes siguiente resultó frustrante. Los corsarios merodearon por la costa de Perú, bajo un intenso sol, durante semanas y semanas, sin ver una sola nave. Rogers empezaba a estar cada vez

más preocupado con el ensombrecimiento del humor entre sus hombres. Tampoco ayudaba el hecho de que varios marinos presentasen de nuevo síntomas de escorbuto, o que uno de los muchachos del *Dutchess* gimotease en su hamaca, después de romperse la pierna al caer del palo de mesana. Según las observaciones de Rogers, no avistaron una vela hasta la tarde del 16 de marzo. Acabó siendo un botín lastimoso: una embarcación de cabotaje, de 16 toneladas, cargada sólo con cincuenta libras de peso, una tripulación de siete hombres y ocho esclavos negros e incas. El premio de la tripulación de Rogers fue tomar el barco, al que bautizaron con el

esperanzador nombre de *Beginning (Comienzo)*.

Después de aquello, por fin, empezaron a llegar botines sustanciosos. Situados junto a las desoladas islas Lobos, cubiertas de guano, a 30 millas mar adentro de la costa peruana, los barcos de Rogers apresaron cuatro naves españolas; entre ellas una de 500 toneladas que transportaba un cargamento muy familiar para Rogers: esclavos. Había 73 —la mayoría, mujeres y niños—, que más tarde fueron añadidos en los libros de contabilidad del barco, clasificados con todo cuidado por sexo y categoría: desde los dos «hombres útiles» (los marineros Jacob y Quasshee) a las dos niñas, Teresia y

Molly. En medio de la hediondez de Lobos, Rogers quedaba al mando de una flotilla considerable y un ejército de prisioneros y esclavos que iba en aumento. Todo, sin un solo disparo.

Con cerca de doscientos cautivos a los que mantener, el aprovisionamiento de agua de la expedición se desvanecía rápidamente y Rogers se dio cuenta de que tendría que desviarse hacia el continente. Los corsarios celebraron un consejo formal y acordaron que, si debían revelar su presencia, bien podrían al mismo tiempo atacar por sorpresa alguna ciudad adinerada. Escogieron el puerto de construcción naval de Guayaquil (en el actual territorio de Ecuador), que Dampier

había saqueado ya en sus épocas de bucanero, en 1684.

De camino, sin embargo, dieron caza a un gran barco francés. En la batalla subsiguiente, el hermano de Woodes, John, recibió el balazo de un mosquete en la cabeza, que le causó la muerte, en un suceso que Rogers tomó con «un pesar inenarrable». El único consuelo era que el botín —pues el *Havre de Grace*, de construcción francesa, llevaba a bordo «una considerable cantidad de perlas», a 74 esclavos y unos cuantos pasajeros españoles de muchos recursos— mejoró el estado de ánimo de la tripulación.

El asedio de Guayaquil fue un auténtico sainete. Al amparo de la

oscuridad, los invasores remaron río arriba en sus botes, por el Guaya, mientras los barcos esperaban en la desembocadura. Rogers, Dover y Courtney capitaneaban cada uno un destacamento de 65 hombres, pero Dover, como capitán de la infantería, era el comandante supremo de la acción. Tardaron dos noches en alcanzar la ciudad y, durante el día intermedio, estuvieron escondiéndose entre los manglares plagados de mosquitos. Al acercarse a la ciudad, confundieron una celebración festiva con los vítores de un ejército defensor. Rogers aconsejó atacar de inmediato, pero Dover prefirió pasar otro día ocultos entre los manglares. En la noche siguiente, Dover

insistió en que negociasen con los españoles, de modo que se perdió el elemento sorpresa. El gobernador de Guayaquil, don Jerónimo Bosa y Solís y Pacheco, estuvo vacilando durante varios días con respecto al pago de un rescate, mientras su estado mayor sacaba de la zona el equivalente de unas cien mil libras esterlinas en productos valiosos. Al final, Rogers, indignado tanto con el doctor como con el gobernador, usurpó el mando y lanzó un ataque contra la ciudad. La tomó a costa de la vida de tan sólo dos hombres.

Como la mayoría de los bienes valiosos de Guayaquil se habían esfumado, los corsarios sólo encontraron productos de grandes

dimensiones y barriles de alcohol. Casi todos los hombres se emborracharon y, en su persecución de botín, empezaron a desenterrar cadáveres del cementerio, sin parar mientes en que Guayaquil había sido azotada en fechas recientes por la peste bubónica. Mientras los marineros desvalijaban los cadáveres —exponiéndose así a la peste negra—, Rogers y sus oficiales disfrutaron de una cena que les ofreció don Jerónimo, que al final pagó por la ciudad un rescate de 26.810 pesos (6.703 libras esterlinas), es decir, tan sólo una pequeña parte de lo que podrían haber conseguido los corsarios de haber ejecutado el asalto en un momento más oportuno.

La celebración del éxito iba a durar

poco. El 10 de mayo de 1709, a los dos días de haberse hecho a la mar, los hombres de Rogers empezaron a enfermar por docenas. Al cabo de una semana, 140 hombres habían contraído la peste y dos habían caído muertos. La flota tenía problemas para encontrar agua en las rocosas islas en las que se detenían, y la tripulación de uno de los buques apresados contuvo a duras penas un alzamiento por parte de los esclavos. El 14 de junio, cuando llegaron al refugio insular de Gorgona (parte de la actual Colombia), tanto Rogers como Courtney estaban enfermos y había muerto ya media docena de hombres.

Pasaron seis semanas recuperándose en isla Gorgona. Durante aquel período,

las tripulaciones limpiaron y repararon los barcos y dispusieron nuevos mástiles, nuevas jarcias y armas en el *Havre de Grace*, mientras los oficiales permitían a los capitanes de algunos barcos apresados recobrar el control mediante un rescate. Vendieron a unos cuantos esclavos a los comerciantes locales, que se acercaban en canoas, y entregaron a dos niños negros a Cooke y otro oficial, en recompensa por la valentía exhibida durante el ataque del *Havre de Grace*. Una infortunada niña negra fue entregada a un lascivo sacerdote español, como recompensa por haber ayudado a los corsarios a comerciar con sus productos. Rogers anotó que estaba seguro de que el

sacerdote «quebrantaría uno de los Mandamientos con ella y borraría el pecado con el consentimiento de la Iglesia».

Casi todos los hombres afectados por la peste se estaban recuperando en tiendas plantadas en la isla, pero la moral de la tripulación no mejoraba. De hecho, los hombres creían que Rogers y los oficiales los estaban estafando; sesenta de ellos firmaron un documento en el que afirmaban que dejarían de trabajar a menos que el reparto del botín fuera más equitativo. Tal vez imbuidos del espíritu de Henry Avery, no aceptaban que Rogers pudiera quedarse con catorce partes, frente a la parte única que le correspondía al marinero

ordinario. Rogers y Courtney ya habían renunciado a su derecho acostumbrado de tomar todo el botín hallado en los camarotes del capitán de los navíos apresados, lo cual rebajó drásticamente, según los cálculos de Rogers, sus ingresos personales en un noventa por 100. Ahora se veían obligados a subir aún más la cuota de la tripulación. Para empeorar todavía más las cosas, los oficiales seguían discutiendo sobre quién debería haber hecho qué en Guayaquil. La tensión fue creciendo hasta el punto en que Rogers se sintió obligado a hacerles jurar sobre la Biblia que todos ellos acudirían en ayuda de los demás en situación de combate.

Bajo aquellas intranquilas treguas, los

corsarios abandonaron Gorgona a principios de agosto de 1709, y a primeros de noviembre surcaban las aguas de la costa de Baja California, aguardando la llegada de los galeones de Manila. Las semanas pasaban. El agua y las provisiones iban disminuyendo y los oficiales temían que no les bastara para realizar la travesía hasta Guam, de siete mil millas. Acribillados por los teredos, el *Duke* y el *Havre de Grace* hacían aguas, y cada día que pasaba reducía las probabilidades de supervivencia en el cruce de las aguas del Pacífico. El 20 de diciembre, los oficiales decidieron abandonar y marcharse a casa, mientras aún pudieran. «A todos se nos veía muy

tristes y abatidos», escribió Rogers en su diario.

Cuando los barcos se estaban aprestando para partir, apareció una vela en el horizonte occidental: un navío grande, de varios mástiles, venido de la dirección de la remota Manila.

Los hombres trabajaron durante toda la noche, preparando el *Duke* y el *Dutchess* para la acción, mientras navegaban hacia el galeón, amparados por la oscuridad. El amanecer sorprendió a la nave española a tan sólo tres millas de la proa del *Duke*. El *Dutchess* había rebasado su presa y tendría que virar para deshacer una

milla. Tras observar el navío español, Rogers se dio cuenta de que el *Duke* por sí solo bastaba para asaltarlo. El *Nuestra Señora de la Encarnación Desengaño* no era un galeón típico, sino más bien un torpe barco de tres mástiles, con aparejo de galera, de 450 toneladas y veinte cañones. Rogers había dispuesto una cuba de chocolate caliente en cubierta, para dar ánimo a la tripulación y, con aquella reconfortante bebida en la mano, sus hombres rezaron las oraciones al tiempo que la primera bala de cañón del *Encarnación* salpicaba al caer al agua.

Rogers ordenó que el *Duke* se colocara junto al navío español y dio la orden de disparar. El barco se balanceó

con la descarga de los cañones, una tras otra. Las bocas del *Encarnación* estallaron en respuesta. Una bala de mosquete desgarró la mejilla izquierda de Rogers, salpicando la cubierta con una parte de la mandíbula superior y unos cuantos dientes. Mientras estaba tendido en un charco de sangre, cada vez más extenso, pudo ver que el elevado castillo de proa del barco enemigo pasaba a lo largo de su barandilla. Intentó gritar las órdenes, pero el dolor era insoportable, así que garabateó la orden en un pedazo de papel. En consecuencia, el *Duke* viró bruscamente, pasó por delante del bauprés del *Encarnación* y descargó contra él sus cañones, con un efecto mortal. El

capitán del *Encarnación*, francés de nacimiento, Jean Pichberty, arrió la bandera y los ingleses se encaramaron a bordo de su gran presa.

El capitán Pichberty proporcionó a sus captores una información fascinante: dos barcos del tesoro habían zarpado de Manila aquel año, y el *Encarnación* era, con mucho, el menor de los dos. El otro, el *Nuestra Señora de Begoña*, era un auténtico galeón, un poderoso barco de novecientas toneladas, con dos cubiertas de cañones y una gran reserva de lujos orientales. Rogers fue dictando órdenes por escrito a la flota, para que escoltasen al *Encarnación* hacia el apartado puerto de Baja California que usaban como base; a los oficiales les

indicó que se preparasen para interceptar al *Begoña*. Luego, él se retiró a su camarote, con el rostro y el cuello hinchados de un modo grotesco, incapaz incluso de beber. No se había dado cuenta de que la bala del mosquete español estaba alojada en el paladar, en una zona bastante profunda. Sus colegas intentaron convencerlo de que se quedase a bordo del *Encarnación* mientras ellos navegaban en busca del *Begoña*, pero él se negó a abandonar el *Duke*.

La tripulación del *Duke* todavía estaba reparando el barco tras el combate con el *Encarnación* cuando, el día de Navidad, el *Begoña* apareció en el horizonte. Cuando Rogers sacó del

puerto al *Duke* aquella misma tarde, el *Dutchess* y el *Havre de Grace* ya estaban varias millas mar adentro, aproximándose al enorme galeón. Durante toda la noche, observó los destellos de los cañones de ambas naves, que intercambiaban andanadas. Por la mañana vio que el *Dutchess* había sufrido daños graves, con los mástiles y las jarcias afectados. Al atardecer, Rogers contempló cómo el *Dutchess* y el *Havre de Grace* volvían a entablar combate, aunque al final debieron retirarse de nuevo. El *Duke* no consiguió entablar batalla hasta última hora del atardecer del día 27, momento en que los tres corsarios rodearon al *Begoña* y lo bombardearon con el fuego

de sus cañones. En la acción, una astilla de madera saltó hasta el pie izquierdo de Rogers, le desencajó el hueso del talón y le hizo perder medio tobillo.

Cooke, que estaba al mando del *Havre de Grace*, calculó que la flota habría descargado trescientas balas de cañón y cincuenta andanadas de bolas de demolición sobre el *Begoña*; pero sus cañones de seis libras habían hecho poco efecto en el casco, grueso y duro como una piedra. «Igual podríamos haber asaltado un castillo de cincuenta cañones que este barco», se lamentó Cooke. Los pesados cañones del *Begoña* atacaron las naves inglesas, agujerearon sus cascos y mataron a 33 hombres. Cortos de munición, los

corsarios tuvieron que admitir que los habían superado y dejaron que el *Begoña* siguiera su ruta hacia Acapulco. Rogers, incapaz de hablar y de caminar, preparó la flota para el largo viaje de regreso a casa.

Tardaron otros veintidós meses en alcanzar Inglaterra, durante los cuales las relaciones entre los oficiales estaban cada vez más deterioradas. Discutieron sobre quién asumiría el mando del *Encarnación*, cuyas bodegas estaban repletas de seda, especias, joyas, plata y otras estupendas galas, que al final resultaron valer más de cien mil libras esterlinas. Sorprendentemente, Courtney

y Cooke estaban dispuestos a permitir que el doctor Dover asumiera el mando del barco. Sometido todavía a un dolor insufrible, Rogers reunió a los demás oficiales para impedir el nombramiento, declarando la «absoluta incapacidad [de Dover‡ para el cargo». En la «guerra de papel» que se produjo a continuación, los oficiales llegaron a un compromiso en virtud del cual serían Selkirk y otros compañeros quienes realmente manejarían el *Encarnación*, mientras que Dover ostentaría el título formal de capitán general. La refriega valió a Rogers algunas enemistades no poco resentidas.

A finales de junio de 1710, llegaron a la capital de las Indias Orientales

Holandesas, Batavia (hoy Yakarta, en Indonesia), el primer puerto amigo que avistaban desde hacía un año y medio. Allí limpiaron los debilitados cascos del *Duke*, el *Dutchess* y el *Encarnación*, y vendieron el *Havre de Grace* —que para entonces era pasto de los teredos— para su desmantelamiento. Courtney y otros oficiales partidarios de Dover afirmarían más adelante que el *Duke* necesitaba una quilla nueva y aún adolecía de entradas de agua peligrosas, pero que Rogers no quiso hacer frente al problema. Sospechaban además que Rogers tenía «planes insidiosos» para navegar hasta Terranova o Brasil y comerciar de contrabando con productos de las Indias Orientales. Se trataba de

una acusación muy seria, puesto que la Compañía Británica de las Indias Orientales tenía el monopolio legal sobre todo el comercio británico con el Asia sudoriental. Contrariar a la poderosa Compañía, señalaron, «puede perjudicar y poner en peligro» a la expedición. Buena parte de la tripulación acabó convenciéndose de que Rogers había robado grandes cantidades de tesoros y los tenía ocultos en Batavia, aunque el hecho parece tan improbable como impropio. Sabemos con certeza que, durante los seis meses que se prolongó su estancia en Batavia, acudió a un cirujano para que le arreglara el talón y le extirpara la bala de mosquete del paladar. Además,

supervisó de cerca la compra de avituallamientos para el viaje de regreso, intentando evitar así cualquier posible enredo con la Compañía de las Indias Orientales, aunque aquellas precauciones no salvaron a los de Bristol de la insaciable avaricia de los directores de la Compañía.

Cuando, por fin, los tres barcos echaron el ancla en el Támesis, el 14 de octubre de 1711, los agentes de la Compañía de las Indias Orientales estaban esperándolos. La compra de provisiones que los corsarios realizaron en Batavia, sostenían, constituía una violación del monopolio de la Compañía. Confiscaron el «barco de Acapulco», que ya gozaba de fama en

los periódicos de Londres, y enredaron a los dueños de los corsarios en una larga y pesada disputa legal. Al final, los directores de la compañía recibieron más de seis mil libras esterlinas de las 147.975 recaudadas. Aun así, una vez se dedujeron los gastos, cada uno de los propietarios había duplicado su inversión. Rogers, con el rostro mutilado, el pie destrozado, y su hermano muerto, recibió unas 1.600 libras, buena parte de las cuales se fue en pagar las deudas de su familia al llegar a Bristol. La mayoría de la tripulación no recibió nada, pues los empujaron a bordo de barcos de la Royal Navy tan pronto como el *Duke* y el *Dutchess* llegaron a Londres.

Rogers regresó con su esposa y sus hijos a Bristol, para curarse las heridas y preparar la publicación de su diario. Su viaje alrededor del mundo y el apresamiento del galeón español de Manila habían hecho de él un héroe nacional, pero también lo habían dejado mutilado, ofendido y apenas más rico que el día en que partiera de su casa, tres años atrás.

Rogers no fue el único que se recuperaba de un trauma a finales de aquel verano de 1712. Al otro lado del Atlántico, en Jamaica, Edward Thatch y Charles Vane habían sido testigos de algo mucho peor. El 28 de agosto de

1712, Jamaica fue azotada por uno de los peores huracanes de toda la historia.

De Charles Vane sabemos tres cosas: durante la guerra de Sucesión española se fue a vivir a Port Royal, fue marino profesional y conoció al capitán Henry Jennings, que pronto saltaría a los anales de la infamia. Cuando los vientos cambiaron repentinamente de norte a sur, en aquella aciaga noche de agosto, Vane quizá se encontraba a bordo del balandro de cuatro cañones del capitán Jennings, el *Diamond*, anclado entre los otros varios cientos de embarcaciones fondeados en el puerto de Port Royal.

Aquel atardecer, el puerto estaba particularmente lleno, debido a un veto temporal sobre el transporte; se

consideraba que el ataque francés era inminente. Debido a ello, es probable que Thatch se encontrara también allí, descansando en tierra, en Port Royal. En el mismo lugar se encontraba el capitán Lawrence Prince, londinense al mando de un barco de esclavos, y William Wyer, dueño de un barco mercante de Massachusetts, dos hombres que más adelante acabarían enfrentados con los piratas. Jennings, un prestigioso comerciante jamaicano, capitán de barcos mercantes «de buena posición y patrimonio», capitaneaba un barco con las bodegas vacías, tras haberse deshecho de la carga que llevaba, fuera ésta cual fuese, durante las semanas de embargo en la isla.

La tormenta se desató hacia las ocho de la tarde: «un furioso huracán de rayos, viento y lluvia, sin truenos». Derribó árboles, echó por tierra las casas y los almacenes, arrasó las fábricas de azúcar y destrozó campos enteros de caña. Unas cuantas personas perdieron la vida en tierra cuando sus casas, el hospital y la mitad de la iglesia principal de Kingston se derrumbaron; pero la peor carnicería tuvo lugar en el puerto. Un mínimo de 54 barcos se hundieron, volcaron o acabaron varados en tierra, incluido el buque de guerra HMS *Jamaica* y el negrero *Joseph Galley*, que perdió tanto a todos los miembros de su tripulación como a los 107 esclavos que llevaba encadenados

en sus bodegas. El capitán Wyer estaba en tierra cuando la tormenta hundió su barco esclavista, el *Ann Galley*, y ahogó a cien esclavos y a la mitad de los 28 miembros de la tripulación. Lawrence Prince perdió el navío que comandaba, el bergantín *Adventure*, igual que Henry Jennings; aunque ninguno de los dos tuvo que lamentar la muerte de sus hombres. Cuando el sol se alzó a la mañana siguiente, iluminó playas y marismas saladas sobre las que se esparcían barcos destrozados, con los mástiles quebrados, junto con docenas de cadáveres. Además de los esclavos, se calculó que unos cuatrocientos marineros habían muerto aquella noche.

En las semanas siguientes, mientras

Jennings, Vane, Thatch y otros marinos hacían balance de las pérdidas, llegó un barco portador de terribles noticias de Europa. La reina Ana había declarado el cese de las hostilidades con Francia y España. La guerra estaba tocando su fin, y con ella el flujo de riqueza y botines que llegaba a Jamaica gracias a la actividad corsaria. Con buena parte de la flota mercante jamaicana esparcida y desventrada por las orillas, centenares de marinos se quedaron de pronto sin trabajo, obligados a valerse por sí mismos en medio de los escombros de Kingston y Port Royal. Irónicamente, otro huracán les llevaría riquezas en una escala con la que los corsarios de la época de guerra apenas se habrían


atrevido siquiera a soñar.

4
Paz

1713-1715

Con el fin de la guerra de Sucesión española, en 1713, decenas de millares de marineros se encontraron de repente sin trabajo. La Royal Navy —en bancarrota, después de doce años de

guerra mundial— se desmovilizó rápidamente, dejó las naves en la reserva y se deshizo de casi las tres cuartas partes del personal, más de 36.000 hombres, durante los dos primeros años posteriores a la firma del Tratado de Paz de Utrecht. Las patentes de corso perdieron todo su valor y sus dueños se vieron obligados a amarrar las naves y devolver las tripulaciones a los muelles de Inglaterra y las Américas. Con miles de marinos solicitando trabajo en todos los puertos, los capitanes mercantes recortaron drásticamente los sueldos, al cincuenta por 100; los que tenían la suerte de encontrar trabajo se veían forzados a sobrevivir con entre 22 y 28 chelines

(entre 1,1 £ y 1,4 £) al mes.

La paz no llevó más seguridad a los marineros ingleses que hallaron trabajo en las Antillas. Los guardacostas españoles continuaron capturando navíos ingleses que iban y venían de Jamaica, declarándolos contrabandistas nada más hallar a bordo una sola moneda española. Y siempre daban con aquellas piezas «ilícitas», puesto que eran la moneda que se usaba de facto en todas las colonias inglesas del Caribe. De aquel modo fueron apresados 38 barcos jamaicanos en los dos primeros años de paz, lo cual supuso un coste de unas 76.000 libras esterlinas para sus propietarios. Cuando la tripulación oponía resistencia, con frecuencia los

guardacostas mataban a unos pocos en castigo; el resto se pasaban meses o incluso años en prisiones cubanas. «Los mares —afirmaría más tarde el gobernador de Jamaica— se habían vuelto más peligrosos que en época de guerra.»

A medida que iban pasando los meses, las calles, las tabernas y las casas de huéspedes de Port Royal iban llenándose de marineros enojados e indigentes. Los comerciantes, dolidos por las pérdidas, hacían zarpar pocas naves, lo cual reducía aún más el número de puestos de trabajo. Los marinos que caían prisioneros —algunos, en más de una ocasión— sufrían la brutalidad de los españoles y

el robo de sus patrones, que reducían las pérdidas cancelando su paga mientras estuvieran en prisión. «El rencor y la falta de trabajo —contaría más tarde un lugareño— fueron sin duda los motivos de adoptar un rumbo en la vida que, en mi opinión, la mayoría (o al menos muchos de ellos) no hubieran tomado de haberse corregido la situación o haberse podido mantener ellos por algún medio legal.»

Benjamin Hornigold fue uno de los primeros en asumir ese otro «rumbo de vida», y se llevó a Edward Thatch con él. Ambos habían servido a bordo de corsarios jamaicanos durante la guerra y, en aquel momento, estaban parados en el fondeadero de Port Royal. En verano

de 1713, ya estaban hartos de la pobreza y los guardacostas españoles. Hornigold sugirió a unos cuantos antiguos camaradas de a bordo y compañeros de taberna que reunieran sus habilidades para encontrar una solución conjunta a ambos problemas. Tendrían que atacar de nuevo los barcos españoles, para vengarse y enriquecerse al mismo tiempo. Todo lo que necesitaban era un navío pequeño, unos cuantos hombres seleccionados y un refugio seguro desde el cual lanzar sus ataques. Hornigold conocía el lugar perfecto.

Las Bahamas —todos los jamaicanos lo sabían— eran una base perfecta para los bucaneros. El extremo occidental de este archipiélago de setecientas islas

corría paralelo al estrecho de Florida, el principal canal de navegación para cualquier navío que deseara llegar a Europa desde América del Sur, México y las Grandes Antillas, incluida la Cuba española, la Jamaica inglesa y la nueva colonia francesa en la isla de la Hispaniola. Los veleros no tenían más opciones que pasar por allí para llegar a las colonias del litoral oriental, o para coger los vientos alisios de regreso a Europa. Los piratas podrían ocultarse entre el laberinto de islas, aprovechando los centenares de anclajes poco conocidos en los que podrían proveerse de agua y fruta fresca, carenar los navíos y repararlos, y repartir el botín sin peligro. Nadie se habría atrevido a

seguirlos por los estrechos canales de aquellas islas sin llevar a bordo un experimentado piloto de las Bahamas; con centenares de bajíos arenosos, era muy fácil perderse y se exponía la embarcación a los cortantes arrecifes e ignotos bancos de arena. Más importante aún —puesto que, en teoría, atacar un barco español iba en contra de la ley— era el hecho de que las Bahamas carecían de gobierno, desde la invasión franco-hispana de julio de 1703. Así pues, a finales del primer verano de paz, en 1713, Hornigold y una reducida banda de partidarios abandonaron Port Royal y navegaron 450 millas al norte, pasando entre Cuba y la Hispaniola y penetrando por el laberinto de las

Bahamas, salpicado de corales.

Durante la guerra, los españoles y los franceses saquearon la isla de Nueva Providencia cuatro veces, incendiaron Nassau hasta convertirlo en cenizas, acallaron los cañones de la fortaleza, se llevaron al gobernador así como a la mayoría de los esclavos africanos de la isla, y obligaron al resto de la población a retirarse a los bosques. En el período posterior, casi todos los supervivientes abandonaron la isla y sólo quedó un puñado de colonos que, según el lugareño John Graves, vivían «diseminados en cabañitas, preparados para refugiarse en los bosques ante cualquier asalto». Cuando la noticia del primer ataque llegó a Londres, los

aristócratas que poseían las Bahamas designaron a un nuevo gobernador, Edward Birch, y lo mandaron al otro lado del Atlántico para que restableciera el orden en aquella colonia atrasada. Cuando Birch llegó a la zona, en enero de 1704, encontró una Nueva Providencia prácticamente desierta y, según el historiador contemporáneo John Oldmixon, «no se tomó la molestia de iniciar siquiera su cometido». Birch permaneció allí durante tres o cuatro meses, durmiendo en los bosques, antes de abandonar su «gobierno» a sus propios recursos.

Nueve años más tarde, las cosas habían cambiado muy poco. Cuando Hornigold y sus compañeros pusieron el

pie en la playa de Nassau, no encontraron una ciudad, sino una colección de edificios medio arruinados, cubiertos de maleza y vegetación tropical, que se extendía alrededor de la estructura quemada de la iglesia y el fuerte que Nicholas Trott levantara veinticinco años antes. En toda la isla había, probablemente, menos de treinta familias, que residían en casuchas y habitáculos rudimentarios, y a duras penas se mantenían a base de la pesca, la tala de árboles o la recogida de restos de barcos lo suficientemente desafortunados como para naufragar en las traicioneras costas de la isla. Hornigold echó un vistazo alrededor y se dio cuenta de que había acertado en

su elección.

Empezaron con bastante modestia. Hornigold y sus hombres construyeron o «adquirieron» tres grandes piraguas de madera, capaces de transportar a treinta hombres y un amplio suministro de carga. Equipadas con bancos de remeros y una sola vela aparejada de proa a popa, eran adecuadas para la piratería a pequeña escala: veloces, capaces de ceñirse al viento para dar caza o para escapar de un navío con aparejo de cruz, y desplazaban tan poca agua que podían moverse con remos o a vela por encima de los arrecifes, los cabos de coral y otros peligros; esta habilidad les permitiría zafarse de los futuros perseguidores. Armados con alfanjes,

mosquetes, picas y garrotes, los hombres de Hornigold podían confiar en superar con facilidad a un balandro de comercio escasamente tripulado o a los supervisores de una remota plantación española o francesa. Cuba estaba a tan sólo 175 millas hacia el sur; la Florida española, a 160 millas al oeste, y la Hispaniola francesa a 400 millas al sudeste. La pequeña banda de piratas estaba perfectamente dispuesta para dejarse caer sobre sus enemigos de la época de guerra.

Los hombres se organizaron a sí mismos en tres bandas, cada una de ellas formada por 25 hombres y una canoa. Hornigold encabezaba una; un tal John West —del que sabemos muy poco— y

John Cockram —un joven y ambicioso marinero, con buenas dotes para el comercio— mandaban las otras dos. Durante los seis meses siguientes, atacaron pequeños navíos comerciales españoles y plantaciones azucareras aisladas, desde el estrecho de Florida a las costas de Cuba. La banda de Hornigold regresó a Nassau cargada con fardos de costosas telas de Silesia y Prusia; Cockram volvió con sedas de Asia, cobre, ron, azúcar y monedas de plata robadas a los navíos españoles en aguas de Florida y otros varios lugares; West retornó con catorce esclavos negros robados de una plantación de Cuba. Juntos, introdujeron en las ruinas de Nassau un cargamento por valor de

13.175 libras esterlinas: diez veces el precio de las importaciones anuales de toda la colonia de las Bermudas.

La banda de piratas noveles necesitaba alguien a quien vender aquellos productos robados, y a ser posible, sin emprender el largo viaje a Jamaica, donde los funcionarios podrían exigir una parte suculenta a cambio de no llevarlos a juicio y entablarles un conflicto legal. Por suerte, parecía haber compradores bien dispuestos entre los colonos relativamente estables de la isla de Harbor, a 50 millas al norte de Nassau, que contaba con una población de unos doscientos habitantes. Richard Thompson, el propietario y comerciante principal de la zona, y el más

acaudalado del lugar, no demostró grandes escrúpulos a la hora de mercadear con los objetos robados de los piratas de Nassau; tampoco demostró grandes simpatías hacia los españoles, que tanto daño habían hecho a los pobladores de las Bahamas. Al parecer, él y John Cockram congeniaron particularmente bien. De hecho, en marzo de 1714, Cockram se había casado con una de las hijas de Thompson y vivía satisfactoriamente con ella en Eleuteria, una isla vecina de Harbor, más extensa, pero menos desarrollada. Thompson llegó incluso a nombrar a su yerno capitán de uno de sus balandros comerciales, mandándolo en misiones de contrabando a la isla de

las especias, la holandesa Curazao, a miles de millas de allí, cargado con madera de Bahía, de la que se podía extraer una valiosa tintura roja. Es de suponer que Thompson comprara la mayor parte del cargamento pirata; al poco tiempo, él y Cockram se situaban a la cabeza de los comerciantes del mercado negro de la Edad de Oro de la piratería.

A finales del invierno de 1714, empezaron a circular rumores en Nueva Providencia según los cuales las autoridades españolas de La Habana preparaban un ataque sobre la isla, a modo de represalia. Los piratas se consultaron entre sí y decidieron repartirse el botín —que por entonces

ascendía a un equivalente a sesenta mil libras esterlinas— y separar sus destinos. Parece ser que West, al igual que buena parte de la marinería pirata, decidieron marcharse mientras las cosas les iban bien y se dispersaron por Jamaica y más allá. Unos cuantos se quedaron en las Bahamas, entre ellos Hornigold, quien se unió con John Cockram y otros más en la relativa seguridad de la isla de Harbor, con su cómodo puerto, fácil de defender y dotado con una batería de cañones. Es bastante probable que Edward Thatch se encontrara entre ellos, esperando a que remitiera la cólera de los españoles.

La paz de Utrecht también había dejado a Sam Bellamy sin trabajo. A

decir de una historia que viene contándose de boca en boca durante trescientos años, se dirigió a Eastham, en el Outer Cape (la parte más extrema de Cabo Cod) de Massachusetts, en 1714 o a principios de 1715. Carecemos de pruebas documentales que confirmen estas historias, si bien las gentes de Eastham llevan contándola más o menos de la misma forma desde la época de los grandes piratas; y en realidad, tampoco disponemos de pruebas que indiquen lo contrario. Para ser sinceros, con las pruebas de las que disponemos resulta muy tentador dar por buena la leyenda de Cabo Cod.

Las familias que vivían en Eastham y los alrededores poseían estrechos

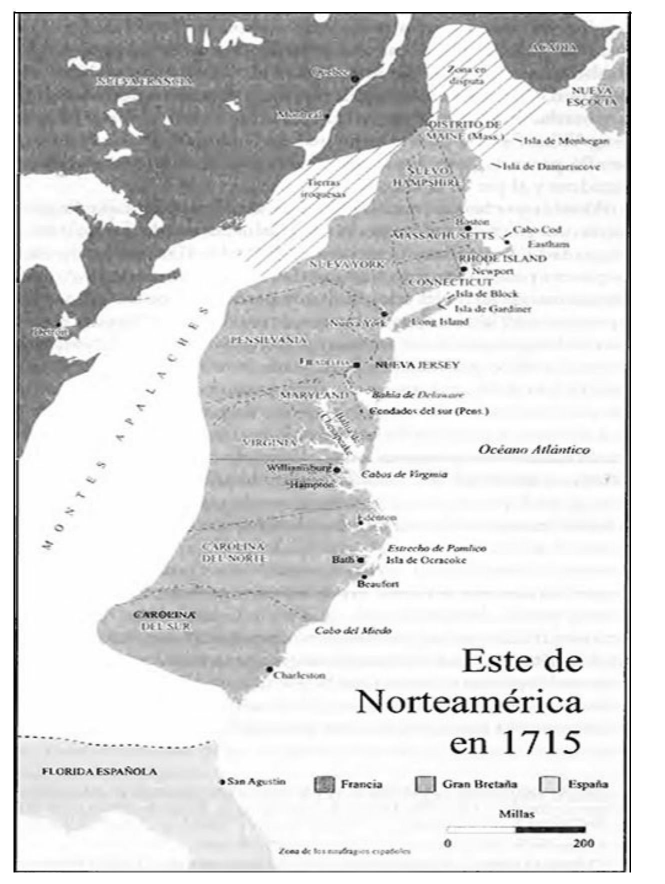
vínculos con toda la zona sudoccidental de Inglaterra, lugar de origen atribuido a Bellamy, y por los apellidos y árboles genealógicos de algunos cabría pensar que se trataba incluso de parientes por vía materna. Pero por encima de todo, la figura primordial de la leyenda, en torno a la cual gira la historia, fue una persona de carne y hueso. Los detalles de su vida concuerdan con las tradiciones populares de Cabo Cod.

Es muy probable que, entre 1713 y principios de 1715, Sam Bellamy llegara a Boston, donde la mayoría de los barcos entrantes pasaban por las aduanas antes de dirigirse hacia otros

puertos de Nueva Inglaterra. Con sus diez mil habitantes, Boston era la mayor ciudad de la Norteamérica británica y el puerto por el que pasaba la mayoría del comercio transatlántico de la costa oriental. La ciudad se alzaba en el centro del puerto: un conjunto de edificios de ladrillo y madera, a los pies de la colina de Beacon Hill, coronada por la torre del faro. El barco de Bellamy habría atracado al final del muelle Largo (Long Wharf), un embarcadero recién terminado que sobresalía unos quinientos metros y permitía echar el ancla a treinta transatlánticos a la vez, en aguas suficientemente profundas como para poder descargar directamente en los

muelles, fuera cual fuese la fuerza de la marea. Era más de lo que se podía decir del resto de los embarcaderos de Boston. La ciudad colgaba en una península empinada, de tres kilómetros de largo por 700 metros de ancho, conectada con el continente por un cuello de tierra tan bajo y estrecho que solía quedar sumergido durante las tormentas y las corrientes primaverales. Ir de Boston a Roxbury por el camino de la península era siempre peligroso: no fueron pocos los que se ahogaron al cruzarlo con niebla o en la oscuridad. Aún no había ningún puente y, dejando a un lado los tres transbordadores que cruzaban la desembocadura del río Charles, Long Wharf era la puerta

principal de la ciudad. Bellamy entraría por allí, pasando entre los almacenes construidos a lo largo del embarcadero y al pie de la calle King.



Quebec
Montreal
Zona en disputa
ACADIA
NUEVA ESCOCIA
DISTRITO DE MAINE (Mass.)
Isla de Monhegan
Isla de Damariscove
Tierras iroquesas
NUEVO HAMPSHIRE
Boston
MASSACHUSETTS
Cabo Cod
Eastham
RHODE ISLAND
Newport
NUEVA YORK
CONNECTICUT
Isla de Block
Isla de Gardiner
Nueva York
Long Island
Detroit
MONTES APALACHES
PENSILVANIA
NUEVA JERSEY
MARYLAND
Bahía de Delaware
Condados del sur (Pens.)
Bahía de Chesapeake
VIRGINIA
Océano Atlántico
Williamsburg
Cabos de Virginia
Hampton
Edenton
CAROLINA DEL NORTE
Estrecho de Pamlico
Bath
Isla de Ocracoke
Beaufort
CAROLINA DEL SUR
Cabo del Miedo
Charleston
Este de Norteamérica en 1715
FLORIDA ESPAÑOLA
San Agustín
Francia
Gran Bretaña
España
Millas
0
200
Zona de los naufragios españoles

Al subir por la calle recién pavimentada, el visitante que llegaba a Boston por primera vez no podía sino darse cuenta de que entraba en una ciudad de un refinamiento especial. En los 700 metros de camino que era preciso recorrer hasta el flamante Ayuntamiento,[11] con su impresionante torre del reloj, Bellamy pasó ante por lo menos cinco imprentas y 19 libreros, entre los que se encontraba Nicholas Boone, que vendía ejemplares del semanario *Boston News-Letter (Noticiero de Boston)*, el único periódico de la América británica. Si se hubiera detenido a leer el *News-Letter* —si es que en realidad sabía leer— se

habría enterado de las últimas noticias que llegaban de Europa y de las otras colonias a partir de las informaciones que brindaban los capitanes de barco y los pasajeros recién desembarcados, entre las cuales hallarían cabida, tal vez, las actividades de asalto de los hombres de Hornigold. La existencia del *News-Letter* hacía de Boston el corazón de la infraestructura informativa en la América dieciochesca. Lo publicaba el jefe de Correos de la ciudad, John Campbell, que era el primero en recibir al correo semanal desde Nueva York; el peligroso viaje, que duraba una semana, era la etapa más larga en el incipiente sistema postal del continente, que se extendía desde Filadelfia a Portsmouth.

En caso de producirse noticias importantes para los vecinos de Boston —un ataque pirata, pongamos por caso — el *News-Letter* era la primera fuente para la mayoría de ellos. Si aun así el periódico no llamaba la atención de Bellamy, tal vez sí se fijara en los almacenes de la tienda de Andrew Faneuil,[12] en la calle King, abastecida con sedas venecianas, sales francesas y otras exquisiteces europeas. Más probable es que se detuviera en la Royal Exchange, una taberna situada en lo alto de la colina, famosa por su comida y bebida. Tal vez allí preguntase por la mejor forma de comprar un billete de ida a Cabo Cod, en el otro lado de la bahía de Massachusetts.

Por su condición de marino, Bellamy se sentiría como en casa en el Outer Cape. La presencia del mar era constante en Eastham, el poblado principal: en las brisas que soplaban sobre el pueblo, el rugido del oleaje que retumba desde el este, y los bienes de las casas de los vecinos, rescatados de centenares de barcos que habían naufragado en las costas atlánticas. No todos los naufragios eran puramente accidentales. En una noche oscura, un barco podía verse atraído hacia la descarnada costa oriental del Cabo, sin puerto, si un hombre permanecía en la playa, balanceando ligeramente una

lámpara. Un capitán de barco inexperto, nervioso por el hecho de navegar en las peligrosas aguas del Outer Cape, seguiría aquella lámpara creyéndola la luz de popa de otra embarcación; y para cuando descubriera su error, sería ya demasiado tarde para salvar el barco. Por supuesto, no debían pervivir testigos de semejantes engaños... En aquellas playas se halló una cantidad inusualmente numerosa de barcos, sin supervivientes ni carga.

En aquellos días, Eastham era una isla, literalmente. Un arroyo pantanoso (al sur de la población, en la zona del puerto de Nauset) separaba el Outer Cape del resto de Massachusetts. Las marismas ofrecían pienso abundante y muy

saludable para las vacas, y la zona enseguida adquirió fama por la gran calidad de sus productos lácteos. Hacia el este, entre el pueblo y el mar abierto, se encontraban unas mesetas casi místicas: dunas inhóspitas, cubiertas de maleza, azotadas por el viento, que terminaban con una espantosa brusquedad en acantilados verticales de arena, que se alzaban 27 metros o más sobre las playas atlánticas.

Según una leyenda de Cabo Cod, a Bellamy le dio por deambular por el bar de una taberna de Eastham. Una noche de primavera de 1715, conoció a una muchacha de dieciséis años llamada Mary (o María) Hallett, y la encandiló con sus historias de aventuras en el mar.

Sam y Mary se pegaron un revolcón sobre la paja aquella misma noche y, según la mayoría de las versiones, se enamoraron lo suficiente como para empezar a hablar de un eventual matrimonio. Sin embargo, los padres de Mary eran granjeros con posibles y se negaron a permitir que su hija se casase con un marino sin un céntimo, puro representante de la chusma miserable. Sam, furioso, juró que haría fortuna y que volvería a buscar a su novia. Tras marcharse en septiembre de 1715, la chica, aterrorizada, descubrió que estaba embarazada; se dice que más tarde, a lo largo del invierno, la descubrieron en un granero con un bebé muerto en los brazos. Las buenas gentes

de Eastham, descendientes de los primeros colonizadores, la sometieron a un azotamiento público antes de echarla a la cárcel del pueblo, a la espera del juicio por haber asesinado a su hijo. Según ciertos relatos, ella perdió la cabeza durante el encarcelamiento y (tal vez ayudada por el Diablo) escapó para entregarse a una vida de eremita en las agrestes mesetas que se alzaban sobre las playas atlánticas. Desde allí rugía, asustando a los niños, buscando a Bellamy y atrayendo terribles tormentas sobre los marineros que pasaban por la zona. Tales pasatiempos le valieron el mote de «bruja marina de Billingsgate», pues éste es el nombre antiguo de la zona septentrional del pueblo, hoy más

conocida como Wellfleet.

Aunque adornada, la leyenda podría basarse en algunos hechos históricos. En los últimos años, los historiadores han descubierto que existió una chica llamada Mary Hallett que vivió en Eastham en 1715, y lo que sabemos de su vida sorprende por lo que concuerda con la leyenda. La Mary Hallett histórica tenía unos veintidós años en 1715 y era hija de uno de los colonos más ricos de la zona, John Hallett, de Yarmouth. Como su homólogo legendario, Hallett, antiguo agente de la policía y veterano de las guerras de la India, parece que se preocupó mucho por la propiedad, habiéndose visto envuelto en una amarga y prolongada

disputa con su hermano por la división de las tierras de pasto de su difunto padre. En marzo de 1715, el hermano mayor de Mary, llamado asimismo John, se casó con una joven de Eastham llamada Mehitable Brown, cuya familia se cree trabajaba en la Taberna Great Island, un establecimiento de comidas para marineros en Billingsgate. Mary, la sexta de los diez hijos Hallett, bien podría haber estado viviendo con su hermano y su esposa en 1715, para ayudarlos en la cocina, servir a los clientes en el bar y limpiar las habitaciones del segundo piso, que se alquilaban a los marineros. Además, ciertos documentos indican que Mary Hallett jamás contrajo matrimonio y que

murió sin hijos a los sesenta años, en abril de 1751. En su testamento de última voluntad, descubierto por Kenneth Kinkor (de la expedición del museo de Whydah, en Provincetown), legó todas sus pertenencias a sus hermanos vivos y a los hijos de éstos; y designó a su hermano John responsable del cumplimiento de su testamento, lo cual hace pensar en una relación muy estrecha, incluso después de los sucesos de 1715, si es que de verdad tuvieron lugar.

Sea cual sea la verdad sobre Mary Hallett, sabemos con certeza que Sam Bellamy trabó otra relación, más duradera, mientras estuvo en Nueva Inglaterra. Paulsgrave Williams tenía

treinta y nueve años cuando se conocieron; él era un orfebre que provenía de una familia influyente de Rhode Island, casado y con dos hijos jóvenes en casa. A primera vista, Williams no hubiera parecido en absoluto un pirata. Su padre, John Williams, era el fiscal general de Rhode Island, un comerciante excepcionalmente rico que repartía su tiempo entre la mansión de Boston y sus fincas en Newport y Block Island. Su madre, Anna Alcock, era descendiente de los reyes Plantagenet de Inglaterra e hija de un médico de Harvard. Pero Paulsgrave escogería la vida de un forajido, al unirse a una asociación de marineros pobres que luchaban por conseguir las

riquezas y libertades de las que él disfrutaba desde el momento de su nacimiento. La historia carecería por completo de sentido, si no se tuviera en cuenta a su padrastro y los vecinos de su niñez.

John Williams murió en 1687, cuando su hijo tenía once años, dejando la ejecución de su testamento y la tutela de sus hijos en manos de un amigo suyo, un exiliado escocés, llamado Robert Guthrie. Guthrie contrajo matrimonio con la madre de Paulsgrave un año y medio después, y la familia se estableció de forma permanente en su finca de Block Island, en la bahía de Narragansett, de Rhode Island; aquel traslado afectó profundamente la

trayectoria de la vida del joven Williams. El padre de Guthrie había sido un famoso predicador y nacionalista escocés, que murió ejecutado por los ingleses ante los propios ojos de su familia, cuando Guthrie era todavía un niño. La madre de Guthrie y sus hermanos se ausentaron del país, uniéndose a un gran contingente de prisioneros de guerra escoceses, que fue trasladado a Nueva Inglaterra para trabajar sin descanso en las fundiciones de Lynn y Braintree, en Massachusetts. De aquellos escoceses, muchos acabaron reubicados en Block Island, tras lo cual pasaron a formar parte de una comunidad famosa por su relación con el crimen organizado. Por medio de

Guthrie, es probable que el joven Williams descubriera algunas verdades poco agradables sobre la conquista inglesa de las tierras de Escocia, además de algunas ideas radicales a propósito de a quién correspondía sentarse en el trono británico. En Block Island, la familia de Paulsgrave trabó contacto con algunos de los capitostes del contrabando, blanqueadores de dinero y controladores del mercado negro en Nueva Inglaterra. Su hermana mayor, Mary, se casó con Edward Sands, amigo personal del capitán Kidd; la pareja había ayudado a esconder parte del contrabando de Kidd en su casa mientras él escapaba de la ley. Su hermana menor, Elizabeth, también había

participado en socorrer a Kidd; su esposo, Thomas Paine, fue probablemente sobrino y tocayo de un pirata retirado, llamado igualmente Thomas Paine, que vivió también en aquella zona y contaba con una larga historia de compras y ventas de botines. En su compañía, Williams podría haber iniciado su tendencia a perseguir aventuras fuera de la ley. Todo lo que necesitaba era un compañero servicial: alguien que supiera más que él de barcos de vela y del mar.

Bellamy y Williams trabaron amistad muy pronto y formaron una sociedad. Con sus riquezas y contactos, Williams era el socio superior, capaz de asegurar los suministros y un navío en

condiciones que utilizar en las empresas marítimas. Bellamy aportó sus habilidades de marino y su conocimiento de las Antillas. Quizá Williams contrató a Bellamy como capitán de su barco, pero ello le dio derecho a compartir los beneficios de cualquier plan comercial —o de contrabando— que éste contemplase. Y todos los planes que estaban tramando quedaron abandonados cuando les llegaron noticias de una oportunidad mucho más jugosa.

En las Bahamas, el ataque español que todos esperaban no llegó a materializarse, por lo que los piratas empezaron a agruparse de nuevo. En

Eleuteria, Hornigold empezó a reclutar a una nueva banda entre las filas de los colonos mejor dispuestos. Contaba con la ayuda de un viejo lobo de mar de la isla, Jonathan Darvell, que de joven había participado en un motín, se hizo con un barco de esclavos y vendió el cargamento vivo a comerciantes holandeses de Curazao. Darvell ya era demasiado viejo como para compartir una aventura pirata, pero estaba contento de poder invertir en una. Contribuyó con su balandro, el *Happy Return*, además de con su hijo de diecisiete años, Zacheus, y su yerno, Daniel Stillwell. Se les unieron un puñado de desconocidos, casi todos de Jamaica, incluido Ralph Blackenshire y, posiblemente, Edward

Thatch.

En el verano de 1714, Hornigold levó las anclas del *Happy Return* desde las aguas de la isla de Harbor hacia las costas de las colonias españolas de Florida y Cuba. El pequeño balandro no pesaría más de quince toneladas, pero era una mejora muy considerable con respecto a las piraguas de vela: más seguro, más rápido y capaz de transportar más hombres y más botín. Su regreso representó beneficios notables para Darvell. Al haber prestado su navío para un viaje corto, recibió una parte del botín: barriles de víveres no perecederos, sebo y un esclavo que valía dos mil libras esterlinas (suficiente como para comprar cuatro

veces el *Happy Return*). Al cabo de unas pocas semanas, el *Happy Return* salió de nuevo. Hornigold no tomó parte en aquel viaje, tal vez por haberse decepcionado ante la cuantía recibida. Es probable que sintiera remordimiento cuando el barco regresó de la costa norte de Cuba con una carga de algunos pellejos acres y otros bienes que no superaban las 350 libras esterlinas.

A finales de otoño, Hornigold y otros dos hombres compraron una barca a un vecino de Eleuteria. Navegaron hacia las costas de Cuba y, a principios de diciembre, interceptaron una canoa y una pequeña lancha que pertenecían al señor Barrihone, un aristócrata de Cuba. Los barcos cubanos eran casi tan pequeños

como los propios, pero estaban cargados de monedas y valiosos productos por valor de 46.000 piezas de a ocho (unas 11.500 libras esterlinas). Aquella conquista convirtió a Hornigold y sus colegas en los piratas más respetados de las Bahamas. Pero también llamó la atención de las autoridades de tres imperios.

Thomas Walker era el único representante oficial que aún vivía en las islas. Había sido un personaje importante en las Bahamas, desde el reinado del monarca William, cuando estaba al servicio de los tribunales de justicia del vicealmirantazgo de Su Majestad. Probablemente estaba asentado en Nueva Providencia cuando

el pirata Henry Avery sobornó al gobernador Trott con sus tesoros. Después de que la colonia se desmoronara durante la guerra de Sucesión española, Walker hacía las veces de subgobernador, aunque no está del todo claro que los nobles propietarios de las Bahamas hubieran aprobado aquel arreglo. No sabemos por qué medios, había sobrevivido a la guerra en Nueva Providencia y siguió viviendo en su casa, a unos cinco kilómetros de Nassau, junto con su esposa, Sarah —que era una negra libre—, y sus hijos mulatos: Thomas, Neal, Charles, y Sarah, de quince años.[13]

A Thomas Walker, la llegada de los piratas no le hizo ni pizca de gracia. Lo

último que necesitaban él y sus vecinos era atraerse una vez más la cólera de los españoles. Había que frenar a Hornigold y a sus colegas, y Walker resolvió que él era el único hombre capaz de hacerlo.

Empezó pidiendo refuerzos, mandando cartas a todo aquel que le venía a la cabeza —los señores del almirantazgo, los señores del comercio, el duque de Beaufort y otros propietarios de las Bahamas, incluso al *Boston News-Letter* —, informando del creciente peligro de la situación. Aseguró a los propietarios que él «perseguía y acosaba a todos los piratas, ladrones y maleantes que pretendieran refugiarse o tomar residencia en aquellas islas, propiedad de Sus Señorías». Hasta que nombrasen

a un nuevo gobernador, él asumiría la responsabilidad «de poner freno al desorbitado genio de algunas gentes de aquellas islas y de ejercer la justicia sobre los piratas».

Muy pronto, todos los capitanes de barco, desde Boston a Port Royal, quedaron enterados de las hazañas de Hornigold y Cockram. El gobernador en funciones de las Bermudas, Henry Pulleine, envió cartas a Londres advirtiendo que los dos hombres estaban convirtiendo las Bahamas en un «nido de piratas». Pulleine se ofreció incluso a anexionar las Bahamas a su responsabilidad de gobierno, con la promesa de destruir a los «infames granujas que causan un daño terrible al

comercio, convirtiéndonos en un escándalo para nuestros vecinos».

Tras los expolios piratas de 1713, Walker decidió que con mandar cartas no había suficiente. Justo después de las Navidades, reunió a unos cuantos hombres, se embarcó con ellos y pusieron rumbo a la isla de Harbor, con la intención de administrar la justicia en persona.

La campaña de Walker tuvo un comienzo prometedor. En la isla de Harbor sorprendió a los piratas, apresó a Daniel Stillwell, al adolescente Zacheus Darvell y a uno de sus cómplices, Matthew Low. Los otros ladrones huyeron a los bosques y se defendieron «por la fuerza de las

armas», pero Walker pudo hacerse con el *Happy Return* y acabar con la carrera de este barco pirata. Convenció a Low y al joven Darvell para que delataran a Daniel Stillwell y firmasen declaraciones en las que lo implicaban en los recientes asaltos piratas sobre los españoles. No obstante, Walker carecía de autoridad para juzgar a Stillwell, puesto que su nombramiento como juez del almirantazgo había expirado hacía ya décadas. Así, tuvo que mandar a Stillwell al tribunal de justicia más próximo, en Jamaica... una medida que el propio prisionero le rogó sinceramente que tomara. Walker tenía sus dudas —el prolongado viaje por mar ofrecería al prisionero numerosas

ocasiones para huir—, pero no disponía de muchas más opciones. Dejó a Stillwell y las copias de las declaraciones inculpatorias en manos de Jonathan Chase, el capitán del balandro *Portsmouth*, que estuvo de acuerdo en entregarlos directamente al gobernador de Jamaica, lord Archibald Hamilton. Zarparon el 2 de enero de 1715.

Walker llevó el *Happy Return* de vuelta a Nassau y contrató a hombres que lo ayudasen a apresar a Hornigold y los demás fugitivos que se escondían en medio de los palosantos y los palos de Campeche de isla Eleuteria. Poco después, recibió noticias de que los españoles de Cuba estaban preparando un asalto a gran escala sobre las

Bahamas, en respuesta a los actos de piratería cometidos por Hornigold y sus forajidos. Un lugareño que había sido encarcelado por los españoles reveló a Walker que había zarpado de La Habana una flota de buques de guerra con órdenes de «acabar con» todos los hombres, mujeres y niños de Nueva Providencia. Walker embarcó prontamente en el *Happy Return* y puso rumbo a La Habana, con la esperanza de disuadir a los españoles de invadir su díscola colonia.

Afortunadamente, el gobernador español de Cuba, Laureano de Torres y Ayala, marqués de Casa Torres, tenía el día indulgente. Se dignó a recibir al nervioso hombre de las Bahamas y le

creyó cuando afirmó haber apresado a ocho piratas y haberlos enviado a la justicia de Jamaica. «Le estoy muy agradecido, a usted y también [a‡ todos los habitantes de Providencia, [por‡ haberse preocupado de descubrir a esos maleantes que practican malas artes con las [que‡ robar a los que nos ganamos la vida honradamente», afirmó el marqués. Walker y los suyos se quedaron en La Habana casi todo el mes de febrero, suavizando las relaciones con su poderoso vecino, para «la seguridad futura y la paz de todos los habitantes» de las Bahamas.

Cuando Walker regresó a Nassau, descubrió que distaba mucho de haber pacificado a los piratas. El prisionero

Daniel Stillwell jamás llegó a Jamaica. De algún modo, Benjamin Hornigold y sus hombres se las habían ingeniado para rescatarlo y estaban preparándose para ocuparse del propio Walker. Todos los habitantes de la colonia sabían que si Walker quedaba fuera de juego, las Bahamas pertenecerían exclusivamente a los piratas, y a nadie más que a ellos.

En Jamaica, el gobernador Archibald Hamilton no tenía mucho tiempo para preguntarse por qué Daniel Stillwell no había llegado a su isla, para preocuparse por los piratas de las Bahamas ni, en realidad, inquietarse por la insignificante colonia de las Bahamas.

Estaba inmerso en un proyecto de mucho más peso y peligro: colaboraba en una conspiración secreta concebida para derrocar al rey de Gran Bretaña y alzar al trono a otro pretendiente. Sus esfuerzos —por raro que pueda parecer — hincharon de forma espectacular las filas de los piratas que se movían en las Bahamas.

La reina Ana había muerto, sin descendencia, en agosto de 1714. En circunstancias normales, la corona habría pasado a su hermanastro, Jacobo Estuardo (James Stuart), el siguiente en la línea de sucesión dinástica; era ésta una situación que, a juicio de mucha gente de la época, venía dictada por el propio Dios. Sin embargo, Jacobo era

católico y, de resultas de una ley aprobada en 1701, ningún católico podía sentarse en el trono. Y por desgracia para la familia, no había otros miembros de la casa de los Estuardo que no fueran también católicos. Seleccionaron como candidato protestante a uno de los primos segundos de Ana, Georg Ludwig, elector del estado germánico de Hanóver. Aunque no hablaba inglés ni tenía intención de aprenderlo, Georg Ludwig se trasladó a Inglaterra y fue coronado como Jorge I, convirtiéndose en fundador de una nueva familia gobernante, la casa de los Hanóver, que aún ocupa el trono hoy día. Muchos británicos se sintieron descontentos con aquel giro de los acontecimientos, sobre

todo en Escocia. Los escoceses ya estaban disgustados por haber perdido su independencia con el Tratado de la Unión de 1707, pero por lo menos los Estuardo —esto es, los Stuart/Stewart— habían sido la familia real legítima de Escocia. De pronto, a los siete años de la unión de las monarquías inglesa y escocesa, los ingleses habían colocado a un príncipe germánico en el trono, que además era extremadamente hostil al presbiterianismo escocés. Otros británicos se sentían ofendidos por la llegada de los hanoverianos, como era el caso de los católicos adeptos a la Iglesia de Inglaterra y entusiastas de los derechos divinos; pero fueron las familias de los nobles escoceses las que

encabezaron el empeño de colocar a Jacobo Estuardo en el trono.

Lord Hamilton era miembro de una de aquellas familias. El mayor de sus hermanos, James, cuarto duque de Hamilton, había encabezado la oposición a la unión de Escocia con Inglaterra y fue arrestado en varias ocasiones por actividades a favor de los Estuardo. Otro hermano también mayor que él, George, conde de Orkney, estuvo muy implicado en los planes de llevar a cabo un alzamiento militar en apoyo de Jacobo Estuardo, un esfuerzo en el que participaron también, por lo menos, dos de sus sobrinos. El gobernador Hamilton quiso contribuir al proyecto. Desde que asumió el puesto en 1711, había purgado

de opositores el consejo de gobierno, la milicia y el servicio civil de Jamaica, sustituyéndolos por católicos, escoceses y otros jacobitas (pues así llamaban a los seguidores de Jacobo Estuardo). Colocó a un compatriota escocés al frente de las fortificaciones de Port Royal, la principal defensa de la isla, y se negó a dar cuentas tanto de la pólvora que almacenaba allí como del contenido de los mercantes que apresaba, supuestamente acusados de contrabando. Varios hacendados y comerciantes que participaban en la asamblea de Jamaica se declaraban aterrorizados ante «la cantidad de papistas y jacobitas» que trabajaban en el gobierno de Hamilton. Y a medida que se desarrollaban los

preparativos de un gran alzamiento jacobita en Gran Bretaña, Hamilton empezó a reunir una flota privada de buques de guerra en Port Royal, una fuerza que quizá se pretendía utilizar como Marina jacobita de las colonias.

Hamilton afirmaba no ser más que un sirviente leal a Jorge I. La flotilla que reunió en el verano y principios del otoño de 1715, según recalcó años más tarde, tenía como único objetivo defender el transporte marítimo de la isla frente a los corsarios españoles, como podía verse en las instrucciones que transmitió a su flota. Hamilton alegaría que los comerciantes jamaicanos habían rogado a su administración que los protegiera de los

españoles. «En el puesto de Jamaica, sólo nos quedaba un buque de guerra y una corbeta, ambos inútiles [e‡ incapaces de ir tras los ágiles navíos que infestaban nuestras aguas», escribió Hamilton. Y cuando aquellos dos barcos se hallaban a punto de zarpar de vuelta a Inglaterra, añadió, no quedaba más elección razonable que la de sustituirlos por navíos de su propiedad. Así pues, Hamilton se puso en contacto con unos cuantos aliados suyos en la isla y los apremió para que invirtieran con él en una flotilla de diez corsarios armados. Todo lo que necesitaban eran unos cuantos marineros experimentados y dignos de confianza, para que los pilotasen. Uno de estos marinos sería

Charles Vane.

Es plausible suponer que Vane estuviera sin empleo, deambulando por los muelles de Port Royal y Kingston, en busca de trabajo. Al final lo encontró, cuando lo contrató su futuro mentor, el capitán Henry Jennings, como miembro de la tripulación de una nave corsaria.

A Jennings le ofrecieron el mando de uno de los corsarios del gobernador Hamilton, un balandro de cuarenta toneladas llamado *Barsheba*. El *Barsheba* podía llevar ocho cañones y ochenta hombres. Los propietarios que habían invertido en él escogieron a Jennings atendiendo a su reputación: un capitán mercante ya veterano, con experiencia en épocas de guerra y una

propiedad en Jamaica que, según sabían de buena tinta, le rentaba unas cuatrocientas libras anuales, independientemente de lo que ganase en el mar. Formal, experimentado e intrépido, Jennings era un hombre idóneo para capitanear sus barcos de guerra.

A finales de julio, mientras se preparaban para zarpar, el cielo de Jamaica se oscureció y empezó a soplar un fuerte viento del sudeste. Se avecinaba una gran tormenta, que cambiaría la suerte de Jennings y Hornigold, Thatch y Vane, Williams y Bellamy. En realidad, tras su paso, ni el Caribe ni las Américas volverían a ser lo mismo.

El 13 de julio de 1715,[14] una flota del tesoro español zarpó de La Habana con rumbo a Cádiz. Debido a la guerra, la flota había pasado varios años detenida, sin enlazar España con el Nuevo Mundo, así que los galeones transportaban un cargamento inusualmente valioso: monedas, sedas, porcelana, lingotes y joyas por un valor que se calculaba en siete millones de piezas de a ocho (1.750.000 libras esterlinas). Partían, además, en una época del año inusualmente tardía.

El comandante de la flota conjunta, el capitán general don Juan Esteban de Ubilla, estaba muy inquieto por el

retraso acumulado, de varios meses. Primero la flota de Tierra Firme, a las órdenes del general don Antonio de Echéverz, se había demorado en Cartagena, esperando a que las caravanas de llamas, cargadas de plata, llegasen desde el Potosí, al otro lado de los Andes. Luego, la flota de Nueva España, dirigida por el propio Ubilla, estuvo parada en Veracruz durante meses, a la espera de que los galeones de Manila llegasen a Acapulco. Para cuando las dos flotas unieron sus fuerzas en La Habana, Ubilla estaba angustiado ante la idea de no poder abandonar los trópicos antes de que comenzara la estación de los huracanes. Se produjeron más retrasos en Cuba, cuando los

comerciantes de La Habana cargaron sus bodegas y el gobernador Torres y Ayala insistió en que los oficiales asistieran a sus espléndidas fiestas. En el último momento se añadió otra nave más, la fragata *Grifón*, propiedad de un francés; su capitán temía que su nave, cargada de tesoros, pudiera resultar una presa fácil para la banda de piratas famosa por operar en aguas de las Bahamas. A Ubilla le preocupaba zarpar tan tarde, pero no le quedaba otra elección. La corte del rey Felipe V —el nieto de Luis XIV, cuyo control del trono español refrendó el Tratado de Utrecht— necesitaba desesperadamente la llegada de dinero en metálico y llevaba un año presionando a Ubilla. A su pesar, el

comandante español dio la orden de hacerse a la mar, aferrándose a la esperanza de que no se formasen huracanes justo al comenzar la estación.

La flota de once barcos zarpó de La Habana y penetró en el estrecho de Florida, a toda vela y con las banderas izadas. Los grandes galeones de combate de Ubilla y Echéverz iban a la cabeza, con sus cubiertas de popa descollando sobre la cubierta principal y las olas del océano, como auténticos rascacielos de madera. Seis galeones del tesoro constituían el cuerpo de la flota, con sus cascos cargados por debajo de la línea de flotación. La *Grifón*, la fragata francesa, avanzaba y retrocedía rápidamente, siendo como era

más ágil que sus compañeros, semejantes a una fortaleza flotante. Otros dos galeones de combate cerraban la marcha por detrás, con docenas de pesados cañones de bronce ocultos tras sus portillas.

El viernes 19 de julio, los vientos del este que soplaban en aguas de la costa de Florida empezaron a calmarse. El aire se volvió inusualmente caliente y húmedo y a algunos de los marineros más antiguos les empezaron a doler las articulaciones. Despacio, los vientos empezaron a levantarse, pero ahora desde el horizonte oriental, donde unas nubecillas delgadas y menudas flotaban en el cielo desde primeras horas de la mañana. Mediada la tarde, el cielo se

oscureció, un aguacero empezó a caer sobre los galeones y los vientos tomaron fuerza desde el este-nordeste. Primero a veinte millas por hora, luego a treinta, más tarde a cuarenta. Los marineros se agarraban a los mástiles en un mar cada vez más crecido, mientras intentaban replegar las velas. En todos los barcos, los cañones estaban asegurados, las escotillas cerradas y la carga revisada por dos veces; los españoles se preparaban para hacer frente a la tormenta que se les avecinaba.

Hacia la media noche, los navíos españoles se hallaron lidiando contra vientos huracanados. El miedo se convirtió en pavor cuando los torpes galeones empezaron a alzarse sobre la

mar arbolada, con olas de doce y quince metros de altura. Cuando los vientos alcanzaron las cien millas por hora, las velas que habían recogido se soltaron y se hicieron jirones, y las pesadas jarcias se estrellaban contra las cubiertas, hechas pedazos. Mientras todo aquello tenía lugar, Ubilla y los demás oficiales no dejaban de mirar por encima de sus hombros, sabedores de que el viento y las olas los estaban empujando hacia la traicionera costa de Florida. Eran conscientes, además, de que no había un solo lugar en el que refugiarse entre Cayo Oeste y el gran puesto de avanzada español de San Agustín; pero albergaban pocas esperanzas de llegar tan lejos.

De madrugada, los hombres

descubrieron que las olas entraban por las aletas de popa de su barco. Aun luchando al máximo, la tripulación fue incapaz de impedir que las montañas de agua arrastrasen los galeones hacia los arrecifes y la arena. Los barcos se fueron hundiendo uno tras otro. El buque insignia de Ubilla, de 471 toneladas, *Nuestra Señora de la Regla*, perdió el fondo al pasar sobre un arrecife y se hundió en unas aguas de nueve metros de profundidad. Uno de los galeones de la retaguardia se desvaneció bajo una ola mientras que otro, de 450 toneladas, el *Santo Cristo de San Román*, volcó entre el oleaje a unas pocas millas de donde estaba el *Regla* y se desintegró. El comandante de uno de los galeones del

tesoro, el *Urca de Lima*, consiguió hacer encallar su nave refugiándose en la desembocadura de un río, pero aun así sufrió el azote de la tormenta. Al final, los diez fueron destruidos, y dejaron las playas salpicadas con centenares de cadáveres. Solamente la *Grifón*, que había navegado por delante de la flota, pudo escapar del huracán.[15]

Menos de la mitad de los dos mil hombres que iban a bordo de las malhadadas naves consiguió llegar a la playa con vida, arrastrándose aterrorizados por entre la cortante lluvia y la oscuridad para refugiarse entre las dunas. Otros muchos murieron en los días siguientes, a causa de las heridas y la deshidratación, mientras se apiñaban

en la costa, atentos por si aparecían indios hostiles. Tanto Ubilla como Echéverz habían perecido ahogados, pero el almirante don Francisco Salmón consiguió llegar a tierra y puso a los supervivientes a trabajar, cavando pozos de los que extraer agua y levantando refugios rudimentarios a partir de los restos de sus barcos. Unos cuantos hombres alcanzaron las costas de San Agustín en uno de los botes salvavidas. Al cabo de una semana, consiguieron llegar al puerto, remando al pie del gigantesco fuerte, el castillo de San Marcos,[16] para llevar noticias del mayor desastre marítimo en toda la historia de las Américas. Junto con los restos de diez barcos y un millar de

cadáveres, un tesoro de siete millones de pesos se dispersó en las aguas del litoral oriental de Florida; casi todo en aguas tan poco profundas, que un buen submarinista podía rescatarlo.

La noticia se esparció por América más rápido que la peste, desde San Agustín y La Habana hasta Jamaica y las Bahamas. Seis capitanes llevaron las nuevas a Charleston, Williamsburg, Newport y Boston. El *Boston News-Letter* hizo el resto; sus ediciones de finales de verano viajaron por todas partes, en barco y a caballo, alertando del desastre a sus lectores, desde Cabo Cod hasta Londres. Muy pronto, desde

todos los rincones de las Américas británicas, partían hombres amontonados en barcos de cualquier clase, dispuestos a «ir al raque» y sacar partido del naufragio.

Para Williams y Bellamy, fue un sueño hecho realidad. En una fecha inconcreta de principios de otoño, se dirigieron hacia las zonas de los naufragios en Florida. Tal vez Sam y Mary Hallett se despidieron entre lágrimas, al igual que Paulsgrave y su esposa Anna. Para cuando los dos hombres regresaron a Nueva Inglaterra, las circunstancias habrían cambiado muchísimo.

Cuando llegaron a Jamaica las noticias

del naufragio, se armó la de san Quintín. No había un solo marinero que no pareciera estarse preparando para embarcarse a recoger su parte del tesoro español. Los marineros de la fragata HMS *Diamond*, anclada en la base de Port Royal, empezaron a desertar enseguida, a un ritmo de cinco al día, aunque estaban en marcha los preparativos para el viaje de regreso a Inglaterra. «De haberme quedado otra semana más, creo sinceramente que no habría contado con los hombres necesarios para regresar a casa», informó el oficial al mando del *Diamond*, John Balchen. Todos los marineros estaban «locos por ir a raque, como se solía decir, porque la mayoría

de la isla se creía con [el‡ derecho a buscar entre los restos, aunque los españoles no los hubieran abandonado».

En lugar de contener a los raqueros, el gobernador Hamilton intentó unirse a la acción. Abordó al capitán Davis, del HMS *Jamaica*, y sugirió al joven oficial que pusiera la corbeta de guerra rumbo a Florida, saquease los restos y compartiera los beneficios con él. Davis se sintió ofendido ante la propuesta, igual que el comodoro Balchen, quien hizo saber al capitán —en unos términos nada equívocos— que él no permitiría que sus barcos se usasen para una misión tan innoble. Rechazado por la Marina, Hamilton corrió a comprar participaciones en los barcos corsarios

a quienes había dado patente. Las órdenes oficiales para estos corsarios eran «ejecutar todo tipo de actos hostiles» contra los piratas. Pero en privado, les ordenó que fueran derechos hacia los restos españoles y trajeran tanto tesoro como pudieran.

Henry Jennings se tomó el encargo muy a pecho. Reclutó a catorce buzos con experiencia —algunos blancos, otros negros— y cargó el *Barsheba* con «pertrechos de guerra». En diciembre, levó anclas de Bluefields, Jamaica, acompañado por otro corsario, la balandra de treinta y cinco toneladas *Eagle*, al mando de un tal John Wills. El *Barsheba* de Jennings disponía de ocho cañones y contaba con ochenta hombres.

El *Eagle* era aún más fuerte, con doce cañones y cien hombres. Juntos, sabrían defenderse de los guardacostas españoles y superarían sin dificultades a la escasa tripulación de sus navíos. Navegaron paralelos al montañoso litoral cubano, deteniéndose en los puertos salvajes de Honda y Mariel hasta que, poco después de las Navidades, iniciaron su marcha hacia el estrecho de Florida, en busca de indicios de la arruinada flota del tesoro.

La mañana de Navidad de 1715, los corsarios estaban en las aguas del Cayo Vizcaíno,[17] famoso lugar de aprovisionamiento de agua a la entrada del estrecho de Florida. A las ocho, se les aproximó por el norte una lancha de

vela que luchaba contra el flujo cálido de la corriente del Golfo. Resultó ser el *San Nicolás de Bari y San Joseph*, un barco del servicio de correos español, en ruta de San Agustín a La Habana. Su capitán, un marino de cuarenta y seis años llamado Pedro de la Vega, no opuso ninguna resistencia. Sí, sabía dónde estaban los restos del naufragio: su barco se había detenido en el principal campamento de rescate español de bajada desde San Agustín. No, Jennings no era el primero en preguntárselo; el *San Nicolás* había sido asaltado el día antes por un par de balandros ingleses, en el emplazamiento de uno de los galeones del tesoro hundidos. Aquellos ingleses también

buscaban información sobre las tuerzas que había en el campamento español, la naturaleza de sus defensas y la cantidad de tesoro que allí se acumulaba. Pedro de la Vega les dijo a Jennings, Wills y Vane lo mismo que les había dicho a los otros: que solamente había echado el ancla en aguas del campamento durante unas pocas horas y sabía muy poco de lo que sucedía allí. Si De la Vega sabía más cosas, no se ofreció para contarlas. Además, olvidó mencionar los 1.200 reales de a ocho que él mismo escondía en las bodegas del *San Nicolás*.

De la Vega y su tripulación fueron encarcelados a bordo del *Barsheba*, les quitaron dos piezas de oro (por valor de 8 libras esterlinas) y algunas ropas, pero

no los maltrataron de ningún modo. A ello contribuyó el hecho de que De la Vega accediera a mostrar a los corsarios el camino al campamento de rescate de los españoles. Era fácil, les dijo: dejad que la corriente del Golfo os arrastre a lo largo de las llanas y monótonas costas de Florida unas cien millas y llegaréis a vuestro destino. No hay absolutamente nada más entre aquello y esto.

Fue tal como había dicho De la Vega. Durante todo el día y toda la noche, los tres navíos avanzaron a la largo de la desierta costa de Florida, bajo bandera española. A la mañana siguiente, avistaron las primeras señales de la destrozada flota del tesoro. Un montón de elementos del buque patrulla *Nuestra*

Señora de las Nieves apareció esparcido sobre una playa, en una isla situada a unas pocas millas al norte de la ensenada de Santa Lucía. En aquellas aguas poco profundas, se veía el casco de la nave, a unos pocos cientos de metros de la costa. No quedaba la menor duda de que las labores de rescate de los españoles ya habían pasado por allí. En la playa quedaban rastros de su actuación: restos de hogueras y cruces muy rudimentarias que señalaban las tumbas de los que no lograron sobrevivir. La flotilla siguió en dirección norte, pasó junto a los restos del *Urca de Lima*, encallado en la desembocadura de la ensenada del fuerte Pierce; la tripulación que salvó la

vida ya había dejado el galeón limpio, y luego lo quemaron hasta la línea de flotación, para desanimar a los salvadores que llegasen por libre.

Los fuegos del campamento de rescate español parpadeaban en la costa, oscura como boca de lobo. Todo era, también en esta ocasión, como había expuesto en resumidas cuentas De la Vega: dos campamentos, a nueve kilómetros, cerca de una arboleda de palmeras plantadas por los nativos de Florida, los indios ayz. El Palmar de Ayz, según lo llamaba De la Vega, era la última morada del buque insignia del general Ubilla y de uno de los galeones de combate cargados de tesoros, el *San Cristo de San Román*. Cualquier tesoro que los

españoles hubieran salvado estaría en el campamento principal, la zona de luces más septentrional de la costa. Jennings ordenó apagar todas las lámparas. La tripulación saltó de las hamacas y los botes quedaron preparados para el desembarco.

El almirante Francisco Salmón, comandante del campamento, tenía suerte de estar vivo. El huracán había desarbolado su barco y lo partió en tres en los bancos de arena; la parte central se hundió y arrastró consigo a un centenar de hombres a la muerte; pero la proa y la popa derivaron hasta la costa, lo cual evitó que Salmón y la mitad de

su tripulación muriesen allí mismo. Para cuando llegó la ayuda desde San Agustín y La Habana, los supervivientes ya se habían comido el último perro, gato y caballo que consiguieron llegar a tierra y habían pasado a devorar las amargas bayas de los palmitos que crecían en la playa. Salmón estaba enfermo, pero se negó a abandonar el lugar del naufragio. «permaneceré en esta isla [sic‡... con mala salud y medio desnudo... aunque eso signifique sacrificar mi vida», escribió a su rey. Había apostado a sus hombres más fuertes como centinelas cerca del casco del *Regla*, en un intento por impedir que otros hombres saqueasen los arcones de su tesoro. Entonces se puso a intentar recuperar

cuanto pudo del cargamento de la flota. Por supuesto, era necesario llevar a cabo una peligrosa tarea de inmersión; pero eran muy pocos los hombres de Salmón con ansias de meterse en un mar plagado de tiburones. Los que se sumergieron, cayeron enfermos a las pocas semanas, debido a la presión de un trabajo tan duro. Con tantas toneladas de tesoros para rescatar del fondo del océano, era imprescindible dar con otra solución. Salmón mandó a un hombre a La Habana con órdenes de reunir buzos indios y negros.

Las técnicas de inmersión de principios del siglo XVIII eran primitivas y entrañaban un gran peligro. Se mandaban submarinistas —casi todos

ellos, esclavos— hacia el lugar donde estaban los restos, a bordo de unas balsas muy sencillas. Cada uno cogía una roca bien pesada y una buena bocanada de aire antes de saltar por la borda y hundirse hacia el fondo del océano a una profundidad de entre seis y quince metros. Allí se movían rápido, de un lado a otro, durante unos pocos minutos, recogiendo monedas y objetos pequeños y señalando los emplazamientos de los arcones, las cajas, los cañones y otros objetos atractivos. Luego, una vez en la superficie, buscaban aquellos mismos lugares y, pertrechados con cuerdas o cadenas, volvían a sumergirse para atar los objetos de mayor peso y tamaño, que

luego se izaban mediante cabrestantes montados en el barco. En las aguas profundas, los buzos no podían permanecer suficiente tiempo en el fondo como para resultar de utilidad, así que bajaban acompañados de una campana enorme. Cuando el submarinista se quedaba sin aire, metía la cabeza debajo de la campana y tomaba un poco de aire de la bolsa que se había formado en el interior. Si no tenían la precaución de expulsar todo el aire antes de dirigirse a la superficie, corrían el riesgo de que los pulmones les estallaran, lo cual provocaba una muerte atroz. Otros se veían obligados a permanecer tanto tiempo bajo el agua que subían con unos niveles de nitrógeno

en sangre muy peligroso; cuando emergían, el gas disuelto burbujeaba dentro de las venas —con la «enfermedad del buzo», por la descompresión— y les provocaba una parálisis permanente, daños en el sistema nervioso o la muerte. Los índices de mortalidad eran extremadamente elevados entre los buzos esclavos: un tercio de los trescientos que mandaron al Palmar de Ayz no sobrevivieron a su servidumbre.

Sin preocuparse por el coste humano, el almirante Salmón estaba satisfecho con los resultados. Ya habían recuperado más de cuatro millones de pesos (un millón de libras esterlinas) en monedas y cargamento, la mayoría

procedentes del *Regla* y el *Román*, que yacían en aguas relativamente poco profundas y cercanas al campamento. Para acelerar las operaciones, dispuso un campamento auxiliar cerca del *Román*, a un kilómetro playas abajo con respecto al campamento principal. La gran mayoría del tesoro que Salmón había recuperado ya estaba en La Habana, bien custodiado, pero aún quedaban unos 350.000 reales de a ocho (87.500 libras esterlinas) enterrados en la arena de las fortificaciones de su campamento principal. Aquellos arcones de plata tuvieron que ser lo primero que le vino a la cabeza cuando sus ayudantes lo despertaron a toda prisa, a altas horas de la madrugada el 27 de diciembre,

para comunicarle que los campamentos estaban siendo atacados.

Mientras sus barcos se balanceaban en la oscuridad, Jennings escogió a 150 hombres, armados hasta los dientes, y los repartió en tres compañías iguales. Cada compañía embarcó en un bote grande y, a las dos de la noche, remaron rumbo a la playa. Desembarcaron a medio camino entre los dos campamentos españoles. Al romper el alba, avanzaron por la playa hacia el campamento principal, con un tambor y un abanderado a la cabeza de cada compañía. El pánico se desató entre los acampados. Los hombres del capitán

Salmón habían levantado un muro de contención con arena, para defenderse de los ataques de los ayz, pero sabían que no serviría de mucho contra ingleses armados con mosquetes. Además, los superaban en número; Salmón sólo contaba con sesenta soldados y unos pocos cañones. Una docena de sus hombres huyeron del lugar mientras se aproximaba el temible rampataplán de los tambores de Jennings. Salmón, viendo lo que se avecinaba, cogió una bandera blanca y salió, solo, al encuentro de los ingleses.

Jennings y Salmón se encontraron cara a cara: «¿Es la guerra?», preguntó Salmón. «No, venimos al raque, a reclamar la "montaña de riquezas"»,

respondió el inglés. «Aquí no hay nada para ustedes», replicó Salmón: aquellos restos «pertenecían a su Católica Majestad», el rey Felipe V, y lo estaban protegiendo para él. Como aquella línea de argumentación no llevó a Salmón a ninguna parte, ofreció 25.000 reales de a ocho para que se marchasen pacíficamente. Jennings los rechazó. Salmón, que sabía que cualquier resistencia iba a ser inútil, se rindió y reveló el lugar en el que había enterrado el tesoro. Los hombres de Vane y de Jennings cargaron en una lancha la plata, a la que añadieron unas colisas de bronce y otros artículos diversos robados al personal de Salmón. Sabotearon tres cañones demasiado

grandes para llevárselos y volvieron a la corbeta con 87.000 libras en oro y plata españoles.

Tras liberar al barco correo español, los ingleses navegaron hacia el sudeste. Necesitaban algún lugar seguro en el que repartirse el botín. Jennings calculaba que las Bahamas serían un buen lugar para ello.

En las Bahamas, había habido mucha más agitación de lo habitual, tras la destrucción de la flota del tesoro. Los restos atraían a delincuentes, aventureros y marineros sin trabajo de todas partes del mundo angloparlante. Casi todos usaban las Bahamas como

base de operaciones, puesto que se trataba del lugar que, siendo nominalmente territorio británico, estaba más cerca del Palmar de Ayz. Para aquellos asaltantes, cazadores de tesoros y piratas, la ausencia de gobierno en las Bahamas constituía un atractivo añadido.

A finales del verano y en el otoño de 1715, Hornigold y Thatch seguían abordando buques comerciales españoles, a lo largo de las costas de Cuba y Florida. Dejaron entender que rehusaban respetar el Tratado de Utrecht y que, por lo tanto, consideraban que españoles y franceses todavía eran sus enemigos. Ingleses y holandeses —afirmaban— nada tenían que temer de su

parte, puesto que sólo estaban vengando a sus compatriotas por los saqueos cometidos por los guardacostas españoles. Si es cierto que mantuvieron esta política durante la primavera y el verano de 1715, hacia otoño empezó a tambalearse. A principios de noviembre, Hornigold y Thatch apresaron una corbeta inglesa, la *Mary*, de Jamaica, en aguas de la costa cubana. La *Mary* significó una mejora importante para los piratas: era lo suficientemente grande como para acomodar a 140 hombres y seis cañones, lo cual hace pensar en una nave de entre 35 y 40 toneladas, el tamaño del *Barsheba* de Jennings y otros corsarios de lord Hamilton. Hornigold y Thatch trataban bien a los

marineros, y unos pocos incluso se habían ofrecido voluntarios para unirse a ellos, atraídos por un elevado sueldo y más libertades.

En noviembre, Hornigold navegó con el *Mary* de vuelta a las Bahamas, junto con un balandro español que había capturado y que tenía el casco lleno de barriles de azúcar y de bienes no perecederos. En aquella ocasión, sin embargo, no regresó a las seguras aguas de la isla de Harbor, sino que echó el ancla en el mismísimo puerto de Nassau.

Reunió a los piratas, raqueros y otros zascandiles que vivían en la ruinosa capital para anunciarles que estaban

todos bajo su protección personal. Los piratas —que en Nueva Providencia empezaban a ser más numerosos que los habitantes respetuosos con la ley— comenzaron a pasear por la ciudad como si fuera suya. Incluso se pusieron un nombre: Flying Gang, la «pandilla voladora».

En aquel momento, Thomas Walker había regresado a Nassau tras un viaje de comercio con Cuba, acompañado de su hijo de veinte años, llamado asimismo Thomas. Un día, mientras Walker estaba atendiendo sus negocios cerca de casa, mandó a su hijo a la ciudad para que le hiciera un recado. El joven notó enseguida un cambio en el ambiente. Unos amigos le contaron que

los brutos de la «pandilla voladora» les habían exigido dinero. Otros afirmaban que ya no era seguro dejar que sus esposas y sus hijas caminasen por la zona sin escolta. Los piratas, se decía, habían adquirido «abundante dinero» gracias a los naufragios españoles y lo estaban empleando para armarse y comprar la lealtad de quienquiera que les hiciera falta. Al cabo de poco, en alguna parte de la ciudad, Walker se topó cara a cara con Benjamin Hornigold.

—¿Dónde está el bribón de tu padre? —le preguntó éste, enojado, al joven Thomas.

—Mi padre está en casa —respondió el muchacho, según declaró luego a los

oficiales de Charleston.

—Me asquea y me hastía —exclamó Hornigold—, y como lo vea le volaré la cabeza.

—Mi padre está en casa y, si tiene algo que decirle, lo mejor es que vaya y se lo diga a la cara —respondió el hijo.

Hornigold le advirtió que si Walker no dejaba de entrometerse en asuntos ajenos, le quemaría la casa, lo mataría y apalizaría a los familiares hasta dejarlos sin sentido. Con más de cien hombres y una corbeta bien armada a su disposición, la autoridad de Hornigold era difícil de resistir.

Walker se fue hallando en una situación más apurada a medida que avanzaba la semana. En diciembre,

Hornigold y los capitanes de por lo menos otras dos balandras piratas se pasearon por el litoral de Florida para interceptar las rutas marítimas entre Cuba y los restos del naufragio. Para horror de Walker, Hornigold regresó a finales de mes con una corbeta española aún mayor. Le cambió el nombre por el suyo propio, *Benjamin*, y traspasó armas y material a la nueva nave desde el *Mary*. Algunos testigos describieron después el *Benjamin* como una «enorme» corbeta de guerra, capaz de transportar a doscientos hombres y gran diversidad de armas. Con un barco de guerra semejante, Hornigold ya no necesitaba el *Mary*. Mandó el balandro inglés de regreso a Jamaica, con

aquellos miembros de la tripulación que prefirieron no unirse a la «pandilla voladora».

El primer día de enero, o al poco tiempo, los Walker contemplaron boquiabiertos cómo los corsarios de Jennings entraban en el puerto con las bodegas llenas de la plata robada a los españoles. El padre echó un vistazo a la flota de buques de guerra, cada vez más nutrida, del puerto de Nassau y, por primera vez, comprendió que había empezado una nueva era.

5
Los piratas se agrupan

ENERO-JUNIO DE 1716

Desde que regresó de su viaje alrededor del globo, Woodes Rogers había sobrellevado varias desilusiones, una tras otra.

En Bristol se enteró de que su suegro, William Whetstone, había fallecido. Su esposa y sus hijos habían estado viviendo con los Whetstone durante la prolongada ausencia de Rogers: se vieron obligados a traspasar la propiedad de la mansión de la plaza Queen a la señora Whetstone, para costear el gasto familiar conjunto. Con la escasa recompensa obtenida por sus tres años de trabajos peligrosos, Rogers también se mudó con sus parientes políticos, a cuidar la herida de su rostro y la pierna y llorar la pérdida de su hermano.

Al cabo de unas semanas, su convalecencia se vio interrumpida por una citación judicial. Un hombre

llamado Stephen Creagh demandó a Rogers en nombre de parte de la antigua tripulación del *Duke* y el *Dutchess*; en total, 209 hombres. Los clientes de Creagh estaban convencidos de que la carga del galeón *Encarnación* no valía 140.000 libras, sino tres millones, por lo que Rogers habría ocultado la gran mayoría del tesoro «perdido» en Batavia. Los marinos debían sentirse desairados e insultados. Muchos tuvieron que ingresar por la fuerza en la Royal Navy, antes incluso de poner el pie en tierra, y fue Creagh el que pagó las fianzas y cargas para liberarlos. En enero de 1712, Rogers viajó a Londres para presentar su defensa y atender a la subasta del botín de su expedición.

Durante su estancia en Londres, Rogers se enteró de que su esposa estaba embarazada de un cuarto hijo. Tal vez animado por la noticia, se dispuso a preparar sus diarios para publicarlos. Pero incluso en esto recibió un golpe, cuando el relato paralelo que Edward Cooke hiciera del viaje apareció en las librerías de Londres unos pocos meses antes que el suyo. No obstante, cuando su *A Cruising Voyage Around the World* [18] apareció en las librerías, se vendió más rápido que el de su competidor. Los lectores se sintieron particularmente atraídos por el relato que Rogers hiciera del náufrago, Alexander Selkirk, al que se prestaba poca atención en el libro de Cooke. Entre aquellos lectores se

encontraba el escritor y periodista Daniel Defoe, que buscó a Selkirk en Bristol y lo utilizó como modelo para el héroe de su novela más famosa, *Robinson Crusoe. A Cruising Voyage* conoció dos ediciones y numerosas reimpresiones, que brindaron a Woodes los ingresos que tan necesarios le resultaban.

En agosto volvió a presentarse otro motivo de alegría cuando Sarah dio a luz un bebé. El niño fue bautizado con el nombre de Woodes, en honor del padre, el abuelo y el bisabuelo. La guerra estaba llegando a su fin y aumentaban las perspectivas de que llegarían tiempos mejores para aquella familia acuciada por los problemas económicos.

Entonces les acaeció otro revés de la fortuna. En diciembre, el lord canciller Simon Harcourt anunció su fallo en el caso de Creagh contra Rogers: Rogers había perdido, en condiciones que lo dejaban en la bancarrota. A los pocos meses, cuando Rogers no se había recuperado del desastre, su hijo de ocho meses falleció y fue enterrado en el cementerio de St. Michael. Parece ser que la tensión provocada por la suma de pérdidas terminó con el matrimonio de Rogers. Sarah y Woodes empezaron a vivir separados: él, en Londres, y ella, en Bristol; y pronto dejaron de hablarse. Pocos años después, ambos fingían que el otro había muerto.

Como era propio de su genio, Rogers

se embarcó en otro audaz proyecto. Con el fin de la guerra, el fantasma de la piratería iba camino de reaparecer; para empezar, en la muy famosa guarida de Madagascar. Madagascar, el legendario reino de Henry Avery, el refugio de Thomas Tew y del difunto capitán Kidd, era un foco de anarquía y desorden que desorden que pendía sobre las principales rutas marítimas que conectaban Europa con la India y las Indias Holandesas. Rogers había oído los cuentos de Dampier y los demás y, sin duda, tenía noticia de otras tantas historias de boca de comerciantes, funcionarios y oficiales holandeses que conociera en Batavia y Ciudad del Cabo. El mismo tuvo que sufrir cierta

angustia cuando, en diciembre de 1710, sus barcos —comidos por los parásitos y cargados de tesoros— pasaron bordeando la zona sur de Madagascar, durante el largo viaje de regreso a la patria; en cualquier momento podía aparecer por el horizonte una escuadra de balandras piratas. A fin de cuentas, Rogers era mercader, y no había nada peor para el comercio que la piratería. En el verano de 1713, Rogers empezó a tramar un plan para eliminar a los piratas y, a la larga, poner bajo el control de las autoridades competentes aquel Estado delincuente.

La primera fase de su empresa consistía en mandar una comitiva muy discreta a la isla, que establecería

contacto con los piratas, calcularía sus fuerzas y número e intentaría negociar una rendición pacífica. Si lo lograba, Rogers tal vez pensaba dar el paso adicional de acercarse al rey y ofrecerse voluntario para supervisar una colonización pacífica de la isla, como su primer gobernador. Eran muchos los beneficios que aquella colonia podía ofrecer a la Gran Bretaña. No solamente desplazaría una de las principales amenazas para el comercio asiático del imperio, sino que además serviría como refugio vital y base naval y de reabastecimiento a mitad de camino entre Inglaterra y las Indias Orientales. En esta fase, no obstante, Rogers sabía que tendría que mentir un poco. La

Compañía Británica de las Indias Orientales ya había dejado claro que sería capaz de cualquier cosa por mantener su monopolio real sobre el lucrativo comercio asiático. Rogers no se podía arriesgar a que le aplastaran el proyecto antes incluso de haberlo puesto en marcha.

Su primera visita a Madagascar, por tanto, se llevaría a cabo como si de un viaje comercial se tratase. Se dirigió a sus antiguos compañeros de negocios en Bristol —y es probable que también a otros nuevos de Londres— y negoció la compra de un barco adecuado. Acabó quedándose con el *Delicia*, un buque mercante de 460 toneladas, armado con 36 cañones, ligeramente mayor que el

Dutchess y equiparable, grosso modo, a una de las fragatas de quinta clase de la Marina. Con un casco redondeado y de gran tamaño, el *Delicia* era capaz de trasportar cargamentos notables, lo cual lo convertía en una nave perfecta para el comercio y el abastecimiento de largas distancias. Sería el fiel compañero de Rogers durante los próximos ocho años. Aquel joven capitán —sin un penique en el bolsillo, pero con buenos contactos— tuvo que hacer frente a un desafío aún más difícil: firmar un contrato comercial con sus viejos enemigos de la Compañía de las Indias Orientales.

El 2 de octubre de 1713, Rogers bajó por la calle Leadenhall, pasó por la periferia del mercado central de la

ciudad y se presentó en la entrada de la Casa de las Indias Orientales, oficina principal de la Compañía. Probablemente, sentiría escozor en la nariz por el hedor del mercado vecino, en el que se mataban cientos de animales cada día y se dejaban las vísceras amontonadas en el suelo, a unos pocos metros de distancia. Se detuvo en la acera de adoquines, frente a la imponente edificación de cuatro plantas. La mansión de la compañía, construida sesenta y cinco años atrás, se había erigido en madera y estaba decorada y ornamentada con gran opulencia. Un balcón sobresalía por encima de la calle, desde el que los empleados de la compañía podían observar las entradas

y salidas al patio del mercado vecino. Unas ventanas con cristales emplomados (con diseños de cristalitos minúsculos, en forma de diamante) daban a la calle en los pisos segundo y tercero, salvo en la parte central del tercer piso, que estaba guarnecida con una talla de tres metros de altura, con el escudo de armas de la compañía. El edificio estaba coronado por un enorme mural, de unos siete metros y medio de largo por cuatro y medio de alto, en el que se representaban tres grandes barcos a vela de la compañía, además de otras dos tallas: en esta ocasión, de embravecidos monstruos marinos y de un hombre inglés apoyado en un estoque. A pie de calle, un portero aguardaba tras un

mostrador. Cabe pensar que le preguntaría a Rogers si tenía cita antes de conducirlo por el interior de las oficinas centrales, que tanto habían crecido en los últimos años.

La propuesta de Rogers era muy simple. Solicitaba a los funcionarios de la compañía que le permitieran transportar esclavos desde Madagascar a la base de la empresa en Benkoelen, Sumatra.[19] El *Delicia* emprendería el viaje como «barco de acción independiente», lo que significaba que sus propietarios financiarían el trayecto por sus propios medios. La compañía o bien procedería a la compra de los esclavos que Rogers hubiera reunido, o bien le pagaría una cuota de transporte

per cápita, en concepto de servicios prestados. En cualquier caso, la compañía conseguiría un buen rendimiento sin tener que invertir ni un penique. Los hombres de la empresa, satisfechos quizá porque el famoso autor y héroe de guerra se presentara allí a mendigarles un empleo, le ofrecieron un contrato. Varias semanas después, Rogers navegaba hacia el sur sentado en el alcázar de su nueva embarcación.

El *Delicia* llegó a la costa oriental de Madagascar en marzo de 1714. Para entonces, había una docena de piratas ingleses, más o menos, instalados en el puerto que visitó, capitaneados según parece por un tal Thomas Collins, que fuera uno de los miembros de la

tripulación de Henry Avery. Su «reino pirata» era más modesto de lo que novelistas y autores de teatro estaban haciendo creer en Londres. Muchos hombres llevaban en la isla diez años o más; eran una colección de piratas, ex convictos y desertores que disfrutaban de una existencia sencilla en aquella tropical tierra de nadie. La población autóctona malgache practicaba la poligamia, costumbre muy razonable, a ojos de los forajidos ingleses. La mayoría tenían varias esposas y muchos hijos mulatos, además de un reducido ejército de esclavos, que habían conseguido mediante el comercio o interviniendo en las guerras tribales que asolaban la isla. Resguardaban a sus

grandes familias en casas fortificadas ocultas dentro de los bosques cercanos a la costa, rodeados a su vez con muros de madera y diques. Los caminos de ida y vuelta hacia aquellos complejos residenciales eran confusos y enrevesados, a propósito, lo cual les concedería tiempo suficiente para dispersarse por los bosques en caso de ser descubiertos. Eso fue exactamente lo que hicieron cuando Woodes Rogers llegó a puerto. Probablemente se asustaron ante aquel barco que, con sus largas filas de cañones, sin duda se asemejaba a una de las fragatas de Su Majestad.

Cuando Rogers y sus hombres pusieron el pie en tierra por primera

vez, solamente había malgaches para saludarlos, y no vieron señal de los piratas. Rogers les ofreció tratos comerciales para comprar esclavos, sabedor de que allí podía conseguir un esclavo por diez chelines (media libra esterlina) en productos comerciales: una séptima u octava parte del precio habitual por entonces en el África occidental.

Al ver que los visitantes habían acudido a comprar esclavos, los piratas salieron de los bosques. «No puedo afirmar que fueran harapientos, porque no llevaban ropas», recordaba el autor de *Historia general de los piratas*, que más tarde entrevistaría a Rogers para preguntarle por sus hazañas. «No tenían

nada para cubrirse, más que pieles de animales sin curtir... ni zapatos o medias, así que tenían el aspecto de Hércules cubierto con la piel del león... las figuras más salvajes que la imaginación de un hombre pueda formarse.» Siguió un lucrativo comercio, en el que Rogers compraba «gran número» de esclavos de los piratas malgaches, a cambio de ropas, pólvora y herramientas de metal.

Rogers permaneció en la isla casi dos meses, contemplando a los piratas y reuniendo información sobre su sociedad. Se dio cuenta de que los nativos participaban en guerras tan constantes, que ofrecerían poca resistencia a los futuros colonizadores.

Por el momento, los piratas eran débiles y estaban desorganizados; carecían además de un navío transatlántico para causar ningún estrago. La moral estaba baja y Rogers tuvo la sensación de que podría convencerlos con facilidad para que se rindieran a cambio de clemencia. Había que hacerlo pronto, sin embargo: cincuenta marineros del barco holandés *Schoonouwen* habían encallado en la costa occidental de la isla y estaban planeando unirse a los piratas.

Los piratas, por su parte, no le quitaban el ojo de encima al *Delicia* y su tripulación, aguardando la oportunidad de hacerse con el poderoso barco. El plan era esperar hasta el anochecer, irrumpir sobre las cubiertas

desde sus pequeñas embarcaciones y aplastar a la vigilancia. Llegaron incluso a trabar relaciones amistosas con algunos miembros de la tripulación de Rogers y quizá habían reclutado a unos pocos conspiradores entre ellos. Pero Rogers contaba con la experiencia suficiente como para olerse el peligro en ciernes. Cortó todo contacto entre los piratas y sus hombres y organizó firmes vigilancias a bordo del *Delicia*, noche y día. Los piratas «encontraron inútil intentar nada» y para cuando Rogers había partido, le habían llegado a desvelar incluso lo que habían sopesado.

Rogers logró convencer a la mayoría de los piratas de que su mejor

oportunidad era la de regresar a Inglaterra. Los ayudó a redactar el borrador de una petición formal a la reina Ana, en la que imploraban su perdón y su indulto y declaraban su deseo de regresar a casa y vivir en paz como hombres honrados. Con la petición en la mano y las bodegas del barco repletas de esclavos encadenados, Rogers ordenó levar anclas y fijar el rumbo hacia Ciudad del Cabo. Llegó allí en mayo de 1714, trasladó la petición de los piratas a un barco que partía con rumbo a Londres y navegó hacia Sumatra, necesitado de vender su cargamento de esclavos.

Los barcos negreros de aquella época no estaban construidos a tal efecto,

como sus descendientes del siglo XIX, cuyas bodegas se dividían en diversas cubiertas de esclavos, de techo bajo. Los capitanes consideraban a los esclavos como otra carga cualquiera, con la mera salvedad de que ésta necesitaba comer. Como veterano del comercio africano, es probable que Rogers mantuviera aquellas prácticas en el *Delicia*. Los esclavos, por lo general, estaban encadenados de dos en dos y almacenados en la bodega tan apretados, que apenas disponían de espacio suficiente para tumbarse en el suelo. Las mujeres y las niñas quedaban apartadas de los hombres y los niños, probablemente por medio de una lona o tabique provisional. Un miembro de la

tripulación, armado, montaba guardia en cada escotilla, preparado para disparar sobre cualquiera que intentase abalanzarse sobre la cubierta en la que guardaban un arcón de mosquetes cargados y varias granadas explosivas. Si los esclavos llegaban a la cubierta principal, los oficiales matarían a muchos de ellos desde la cubierta de popa superior, en cuyas barandillas había montadas pequeñas colisas. Cuando había que sacar a los esclavos para darles de comer, los cañoneros los apuntaban con aquellos artefactos móviles, dispuestos a acribillarlos a perdigonazos. Con mal tiempo, los esclavos permanecían confinados en las bodegas, calurosas y mal ventiladas,

jadeando entre el sudor, las heces y la orina. Indefectiblemente, algunos caían enfermos de disentería, lo cual podía provocar que la cubierta acabara «tan sucia de sangre y mucosidades que procedían de [la enfermedad de los esclavos‡, que aquello parecía un matadero». Las enfermedades se extendían rápidamente, en aquellas circunstancias, y la tasa de mortalidad era muy elevada, tanto entre los esclavos como entre la tripulación; en ambos grupos, fallecían cerca del cuarenta por 100 del total, en un viaje corriente. Y si la viruela, la malaria, el dengue, el sarampión o la disentería no acababan con ellos, todavía quedaba el riesgo de suicidio: la gente encarcelada

solía sentir tanto terror y abatimiento, que debían someterlos a una estrecha vigilancia mientras estaban en la cubierta, no fuera que se tirasen al océano, con cadenas y todo.

Poca gente sentía recelo entonces por la esclavitud —ni europeos, ni africanos ni malgaches—, porque todos participaban de ella, ya fuera como compradores o vendedores. Rogers no era una excepción. Su fortuna familiar se había levantado en gran medida gracias al comercio de esclavos con Africa, y los esclavos constituían una parte lucrativa del botín de su expedición corsaria alrededor del mundo. Los miserables malgaches que albergaba en las bodegas de su barco no eran más que

otra forma de pagar las cuentas, una forma de ganar capital para invertirlo en proyectos mayores. No sabemos cuántos esclavos llevó el *Delicia* a Sumatra; sólo tenemos noticia de que Rogers los entregó allí durante el verano de 1714, cargó su barco con mercancías de la Compañía y volvió a encaminarse hacia Inglaterra. Tenía ganas de llegar a casa, de empezar el plan para levantar el avispero de piratas y apresarlos para el imperio.

Jamás volvió a ver Madagascar.

De vuelta en las Bahamas, Benjamin Hornigold y Henry Jennings iban camino de empezar con mal pie. Tal vez existían

resentimientos entre ellos, nacidos en sus días de corsarios en Jamaica; o tal vez Jennings, un cultivado capitán de barco con una cómoda finca, había mirado por encima del hombro a Hornigold, que probablemente era un marino sin un céntimo. Al parecer, Jennings tenía la sensación de que solamente aquellos que tuvieran una de las patentes de corso de lord Hamilton deberían atacar a los españoles. De otro modo, estarían tomando parte en actos poco menos que propios de un pirata.

Al poco de llegar a Nassau, Jennings liberó a Hornigold de uno de sus botines, una pequeña balandra comercial española. Contra casi doscientos hombres bien armados y por lo menos

dos corbetas a las órdenes de Jennings, poco podía hacer Hornigold para impedirlo. Algunos de los hombres de Jennings subieron a bordo del navío apresado y trasladaron a pasaje y tripulación a las otras balandras. A los pocos días de jolgorio y después de repartir ordenadamente el dinero capturado entre los diversos miembros de la tripulación, la flotilla partió hacia Jamaica. Después de todo, eran corsarios, no piratas, y debían consignar el botín ante el juzgado del vicealmirantazgo, una oficina que presidía, ni más ni menos, que el propio gobernador Hamilton.

Estarían de vuelta antes de lo que creían.

De camino a Jamaica, la flotilla de Jennings fue reconocida por marineros cubanos. Los españoles siguieron a Jennings durante toda su travesía por la costa cubana, a través del estrecho de los Vientos y hasta la entrada del puerto de Port Royal. Cuando el gobernador Torres y Ayala lo supo, se enfureció.

El *Barsheba* echó el ancla en Jamaica el 26 de enero de 1716. Thatch, Jennings y Wills solamente habían estado fuera dos meses, pero en aquel tiempo, la situación de lord Hamilton había cambiado de forma drástica. En Año Nuevo, llegaron noticias a la isla de que una «terrible y endemoniada trama conspirativa» contra el rey Jorge había sido desmantelada en Gran Bretaña. «La

Torre, el Tesoro Público y el Banco de Inglaterra iban a ser tomados, sin excepción —según informaba con angustia el *Boston News-Letter*—; la ciudad de Londres iba a ser incendiada en muchas partes [y‡ se habrían producido insurrecciones en varios lugares de Inglaterra». Jacobo Estuardo planeaba invadirlos con un ejército que llegaba de Francia, «todo ello, el pasado 25 de septiembre». El principal ejército jacobita se había formado en Escocia, con dos mil rebeldes al mando del hermano de lord Hamilton, el teniente general George Hamilton; pero habían perdido la iniciativa ante las fuerzas del rey. Se habían previsto levantamientos simultáneos en Gales y

Devonshire, pero las autoridades se habían enterado a tiempo y arrestaron a los conspiradores. A finales de enero, llegaron de Inglaterra malas noticias para Hamilton. El alzamiento había fracasado completamente y el rey había puesto precio a la cabeza de su hermano George. El gobernador sabía que había llegado el momento de empezar a borrar sus huellas.

Jennings y Wills llevaron sus tesoros a Hamilton, de acuerdo con sus encomiendas. Quizá no iban con el ánimo estricto de contar que habían cogido el tesoro del campamento de rescate de los españoles, y no propiamente de entre los vestigios del naufragio; pero tampoco les hizo falta

aclarar nada. Sencillamente, había demasiado dinero como para que los corsarios lo hubieran recuperado en tan poco tiempo. Aun así, nadie tenía interés en preguntar. Más tarde, Hamilton alegaría que él no había cogido la parte del tesoro que le correspondía «porque oí que lo habían tomado de la costa». Pero de hecho, no arrestó a Jennings y sus colegas. Se marcharon tranquilamente, en libertad, a disfrutar de los placeres del país y gastar su dinero sucio, igual que los tripulantes de otros varios corsarios a los que Hamilton había encargado zarpar. A finales de febrero, cuando Jennings se dirigió al gobernador para solicitarle el permiso necesario para organizar otro

viaje, Hamilton firmó personalmente sus papeles de salida. Mientras aguardaba más noticias sobre la rebelión, Hamilton mantuvo a sus corsarios al alcance de la mano, sin detenerlos ni arrestarlos.

A principios de marzo, Jennings informó a sus hombres y colegas capitanes de que estaba preparando otro viaje a los restos del naufragio español. No respondieron pocos, contentos de tener la oportunidad de hacerse con una parte de tesoro. Uno de ellos era Leigh Ashworth, que había tomado el mando de otro de los corsarios de Hamilton, la corbeta de guerra de cincuenta toneladas *Mary*. Dos se les unieron sin patente de corso —Samuel Liddell, del *Cocoa Nut*, y James Carnegie, del *Discovery*— y

pusieron sus pequeños balandros a las órdenes de Jennings. El duro y mezquino Charles Vane se unió con gran entusiasmo a la tripulación de Jennings.

Los balandros abandonaron Bluefields en la mañana del 9 de marzo, partieron del puerto a gran velocidad y se alejaron de Jamaica. Aquella noche, las cuatro naves se separaron por la fuerza de los vientos, pero uno o dos días más tarde se reagruparon en la isla de los Piños,[20‡] una pequeña isla deshabitada enclavada detrás de la parte más oriental de Cuba. Su plan era navegar alrededor del extremo de Cuba, seguir la corriente del Golfo directamente hacia los pecios y apoderarse de cuanto encontrasen. Doblaron el cabo

Corrientes el 2 de abril y el día 3 habían iniciado su camino por la costa noreste de Cuba. De pronto, el vigía del *Barsheba* dio la voz de alarma.

A unas pocas millas al oeste, Sam Bellamy vio una balandra sin identificar, que se dirigía hacia él, seguida de cuatro embarcaciones acompañantes. Ni a él ni a Paulsgrave Williams les gustó su aspecto.

Es probable que Bellamy y Williams —a la sazón muy morenos, con el pelo aclarado por los meses pasados bajo el sol de los trópicos— hubieran llegado a los restos españoles en enero, poco después de que los hombres de Jennings

asaltaran el Palmar de Ayz. El trabajo era duro y peligroso, con mucha competencia. A finales de mes, había siete u ocho navíos ingleses más, anclados donde habían desaparecido el *Regla* y el *San Román*; pero, por más que lo intentaron, ninguno fue capaz de localizar las secciones principales del casco de las grandes naves. En su lugar, tuvieron que conformarse con un cargamento disperso y unas pocas monedas; tras varias semanas de esfuerzo, los raqueros sólo se habían embolsado unos cinco o seis mil reales de a ocho (1.250-1.500 libras esterlinas), a repartir entre centenares de hombres. Cuando el capitán Ayala Escobar llegó de La Habana con

refuerzos, el 22 de enero, y dispersó a los ingleses, es plausible creer que Bellamy y Williams recibieron con más alegría que pena el poner fin a aquella situación.

Pusieron rumbo sur, pasaron la punta de Florida y el extremo occidental de Cuba y bajaron por las costas de América Central, hacia la bahía de Honduras. Lo más probable es que fueran a reclutar hombres. Por entonces, la zona era una agreste tierra de nadie, habitada por los indios mosquito y bandas de leñadores ingleses, toscos y salvajes, llamados «hombres de la Bahía». Éstos vivían en cabañas, en las húmedas marismas de lo que hoy es Belice, además de en Yucatán y

Campeche (México). Estaban en una situación bastante desesperada, puesto que durante el otoño anterior había escaseado tanto la comida, que varios leñadores del asentamiento principal de Campeche murieron de inanición. Otros doscientos, por lo menos, decidieron convertirse en piratas, construyeron canoas gigantes y se embarcaron en un peligroso viaje hacia Nueva Providencia o hacia los restos del naufragio español en el Palmar de Ayz. En febrero de 1716, los españoles atacaron Campeche, capturaron y mataron a muchos de los leñadores que aún quedaban en la zona e hicieron que los demás se dispersasen. Cuando, a las pocas semanas, Bellamy y Williams

llegaron a la bahía de Honduras, casi todos los habitantes de los campos de tala estaban buscando una vía de escape. Aquellos dos hombres no tuvieron muchos problemas para encontrar candidatos con ganas de incorporarse a la piratería.

A finales de marzo, Bellamy y Williams encabezaban una banda de piratas que trabajaba con un par de piraguas, el mismo tipo de canoas con las que Hornigold y Thatch habían empezado hacía dos años. En alguna parte de la misma bahía de Honduras, abordaron a su primera presa conocida: un navío holandés comandado por un tal John Cornelison. La banda se hizo con el barco y obligó a un marinero a unirse a

ellos bajo amenaza de muerte; poco después, se hizo con el control de un balandro inglés a las órdenes de un tal capitán Young. Mientras su banda de raqueros y hombres de la bahía registraba el balandro a la caza de objetos valiosos, Bellamy y Williams amarraron sus piraguas a la popa y obligaron a Young a que los llevara de vuelta a Cuba. A diferencia de Hornigold y Jennings, ellos no jugaban con la ilusión de convertirse en corsarios. Eran piratas, simple y llanamente, y Bellamy profesaba poca simpatía tanto a los propietarios de barcos como a los capitanes que habían sembrado tanta miseria en su vida. Sostenía que la banda debía actuar en

emulación de Robin Hood: cogiendo de los mercaderes ricos para enriquecer a los marineros pobres. Es probable que a Williams —comerciante acaudalado, al fin y al cabo— lo hubiera motivado la simpatía hacia los escoceses y su depuesto rey Estuardo; o si no, simplemente, el dinero.

Cuando, en aguas de Cuba, las cuatro embarcaciones de Jennings empezaron a aproximarse, Bellamy y Williams avistaron los colores ingleses y, ante el temor a ser apresados, decidieron escapar. Ordenaron a sus hombres —que en total sumarían unos cuarenta— meter todos los objetos de valor en las piraguas y prepararse para abandonar el barco. Cuando el *Barsheba* de Jennings

se puso a su lado, la banda de Bellamy saltó a las canoas, soltó amarras y comenzaron a remar tan rápido como podían, en dirección al viento.

Desde la cubierta del *Barsheba*, Jennings vio cómo las piraguas soltaban amarras. Se dio cuenta de que era inútil perseguirlas: navegando a contra viento, sus balandros no lograrían alcanzarlas antes de que se hubieran adentrado en los arrecifes que protegían la costa cubana. En lugar de emprender su persecución, se puso al lado del barco y llamó al comandante, el capitán Young. Este Young, que esperaba ser rescatado, explicó que la gente de las dos piraguas

«era una panda de bribones» que se había largado con todo su dinero. Young daba por supuesto que los corsarios del gobernador Hamilton estaban allí para combatir a los piratas y proteger a los comerciantes como él. No tardaría en llegar la decepción.

Jennings no tenía ninguna prisa en liberar al capitán Young. Hizo subir a unos cuantos de sus hombres a bordo e hizo señas a los otros barcos. La flota se dirigiría hacia la vecina Bahía Honda, un fondeadero protegido, en una zona escasamente poblada del litoral cubano. Allí decidirían qué hacer con el capitán Young y su balandro.

Al echar el ancla en la estrecha entrada del fondeadero, unas pocas

horas más tarde, Jennings y sus hombres fueron recibidos con una agradable sorpresa. En aquel puerto en forma de ojo de cerradura había un gran navío mercante, armado, con bandera francesa; la mayoría de la tripulación estaba en la playa, recogiendo agua y madera para quemar. Con la flota de Jennings bloqueando la entrada, no podían escapar. Ello no obstante, el viento soplaba desde tierra y Jennings, pese a contar con barcos rápidos, no podría virar por la estrecha entrada. Dio órdenes a los cinco balandros de echar el ancla, mientras trazaba un plan.

Examinando el barco con sus anteojos, Jennings se dio cuenta de que un ataque frontal constituiría un suicidio. A su

juicio, era mejor acercarse con sigilo. Envió a tres de sus hombres en una lancha de poco fondo, para que evaluasen la situación. Avanzaron a remo hacia el interior del puerto, hasta el barco francés, y saludaron al capitán en un tono muy agradable. Le contaron que iban a puerto para recoger agua. El capitán francés los invitó a subir y mientras sostenían una modesta conversación, los ingleses echaron un vistazo.

Estaban a bordo del *St. Marie*, de La Rochelle, equipado como una fragata. Iba a las órdenes del capitán D'Escoubet, un hombre adinerado, que poseía una cuarta parte del barco y del cargamento. Los piratas calcularon que

habría unos 45 hombres a bordo, y entre 14 y 16 cañones, aunque la nave era capaz de transportar el doble. El *St. Marie* supondría una presa excelente.

Cuando el bote regresó con aquellas noticias, Jennings convocó una reunión de capitanes. Manifestó su deseo de tender una emboscada al *St. Marie*, izar en él la bandera pirata y llevárselo a Jamaica. Samuel Liddell, el capitán del *Cocoa Nut*, sostuvo que aquello constituiría un terrible error. Les contó a los otros tres capitanes que había visto al *St. Marie* en Veracruz, México, hacía algunos meses y, sin duda alguna, se veía que era «un comerciante de carácter legal».

Los otros no se quedaron convencidos

con el argumento de Liddell. «¿A qué hemos venido? —soltó uno de ellos—. ¿A contemplarnos los unos a los otros y volver luego a casa chupándonos el dedo?» Jennings metió baza y dijo que abordaría el barco francés aquella misma noche, pero que su *Barsheba* «no tenía que dejarse cazar». Si se ponía al lado del enorme *St. Marie*, «probablemente acabaría hundido», afirmó. Tenían que sorprender a los franceses y atacarlos desde las chalupas de abordaje. Los capitanes Ashworth y Carnegie estuvieron de acuerdo.

Liddell se esforzó hasta el último momento en salvar la situación. Los dueños del *Cocoa Nut* lo habían enviado allí para que se sumergiera en los

vestigios del naufragio español, no para que participara en actos de la más consumada piratería. A menos que se demostrase que el *St. Marie* era un pirata o que transportaba productos ingleses de forma ilegal, los corsarios no tendrían base sobre la que apresarlo. Imploró a sus colegas que retrasaran el ataque hasta la mañana siguiente, ofreciéndose voluntario en persona para subir a bordo del *St. Marte* y comprobar si podían «convertirlo en una presa legal». Liddell perdió la votación y, posteriormente, dejó claro que él no pensaba tomar parte en aquel acto pirata.

Sus hombres contemplaban con envidia cómo las tripulaciones del

Barsheba y el *Mary* tomaban las armas y preparaban los botes para el asalto. Al final, su segundo anunció que se unía a aquéllos y abandonó a Liddell con algo más de doce hombres. Iba a ser una aventura muy arriesgada, pues debían remar durante dos millas a través de las aguas de la bahía, para entablar combate con un barco armado desde sus pequeños botes. Con la puesta del sol, sucedió algo que cambió por completo las suertes.

Mientras Bellamy y Williams escapaban contra el viento, vieron que los corsarios ingleses subían a bordo de la balandra del capitán Young, para

celebrar la inevitable consulta de capitanes. Lo que sucedió a continuación, no lograban explicárselo. Young era, sin lugar a dudas, un comerciante legal; pero en lugar de dejarlo marchar, los corsarios pusieron a bordo una tripulación de presa y se llevaron la nave con ellos. Ocultos entre los arrecifes y manglares, observaron cómo la flotilla fondeaba a la entrada de Bahía Honda. Los hombres de las piraguas empezaron a darse cuenta de que los que Manejaban aquellos balandros no estaban actuando, en modo alguno, como representantes de la Corona.

Hacia las siete de la tarde, cuando el sol de los trópicos se puso en el

sosegado horizonte, pasaron remando junto a las balandras de Young y de Carnegie y entre el *Barsheba*, el *Mary* y el *Cocoa Nut*. Bellamy y Williams, que iban a bordo de la misma canoa, llamaron al capitán del *Barsheba*. Fue entonces cuando Jennings, Vane, Bellamy y Williams se vieron los unos a los otros por primera vez. Se necesitaban entre sí, era obvio, para apresar aquel gran botín francés.

Poco antes de las diez de la noche, el *Barsheba* y el *Mary* levaron anclas al tiempo que los oficiales gritaban al unísono: «¡Todos para uno y uno para todos!». Los hombres lanzaron un grito de hurra y alguien, de la manera más tonta, disparó un mosquete. Quien fuera

que hubiese cometido tal torpeza debería morir, exigieron algunos de los hombres, que no querían alertar al *St. Marie*.

Entonces, entre las titilantes luces de las linternas de las balandras, los corsarios vieron algo de lo más extraño. Las grandes canoas de Bellamy y Williams se movían, a remo, entre las balandras, con las tripulaciones desnudas, las pistolas y alfanjes en las manos, como una panda de salvajes. Los hombres del *Barsheba* lanzaron una bolina a una de las piraguas; la tripulación del *Mary* lanzó una segunda a la otra. Las canoas de Bellamy y Williams avanzaban por la bahía, con sus hombres tirando de los remos. Cada

canoa remolcaba un buque de guerra lleno de hombres bien armados.

Tuvieron que representar una visión terrible para el capitán D'Escoubet y los desconcertados hombres de a bordo del *St. Marie*: dos canoas de guerra al estilo de las indias, llenas de hombres desnudos, de aspecto salvaje, cruzando las aguas con los barcos de guerra a remolque. D'Escoubet había sospechado de las balandras inglesas desde el primer momento y había ocultado un cofre de tesoros en la playa, por temor a sufrir un ataque. Aun así, no estaba preparado para tal eventualidad. A medida que las piraguas se acercaban, los hombres de Bellamy soltaron las balandras y cargaron directamente

contra su nave. «¿Adónde se dirigen?», gritó uno de los hombres de D'Escoubet a los de las canoas. «A bordo, ¿tú qué crees?» le respondieron, justo antes de dispararle una descarga de fusilería con el mosquete. Una ráfaga de fuego estalló desde el *Barsheba* y una bala de cañón cayó sobre la proa de D'Escoubet. Los corsarios lo sobrepasaban en número, en una proporción de seis a uno. D'Escoubet ordenó que unos cuantos hombres bajaran la chalupa e intentasen llegar a la costa. Una piragua los adelantó y capturó a los que iban dentro, mientras que los hombres de la otra cargaban contra la cubierta. Desde la segunda piragua, Bellamy advirtió a los franceses que, si se resistían, podrían

acabar todos muertos. D'Escoubet se rindió. Sus hombres no habían disparado ni un solo tiro de mosquete.

Para Sam Bellamy, aquello fue una demostración de lo que valía el terror. Se habían hecho con una fragata bien armada, pero poco tripulada, sin dañar a la tripulación, los barcos o el cargamento. Habían ido a luchar dando la impresión de que eran capaces de cualquier cosa y, en consecuencia, no tuvieron que hacer nada de nada. Para Bellamy, fue una lección de cómo comportarse dentro de la piratería: el miedo era la más poderosa de las armas.

Cuando el *Barsheba* y el *Mary* echaron el ancla al lado de su presa, los hombres de Jennings se unieron en el

registro de las bodegas del *St. Marie* y en los interrogatorios de sus hombres. Charles Vane, exaltado y proclive a la violencia, tal vez estrechó la mano y compartió el ron con Bellamy y Williams. Aquélla no era la compañía que Bellamy y Williams necesitaban entre su tripulación. Ellos querían luchar con astucia, causar pocos daños y conseguir grandes éxitos.

La mañana siguiente, el 4 de abril de 1716, Jennings empezó a interrogar a la tripulación francesa. D'Escoubet informó, más tarde, de que los ingleses «atormentaron a la tripulación [con un grado‡ extremo de inhumanidad» y con «los modos más horribles», obligándolos a revelar dónde habían

ocultado los treinta mil reales de a ocho (7.500 libras esterlinas) en la playa. Jennings también se quedó con el *St. Marie*, nombró a Carnegie su capitán y, a cambio, entregó a D'Escoubet y sus hombres el caprichoso *Discovery* de Carnegie. Los piratas se habían hecho con un barco, con un tesoro y un cargamento que valía 700.000 libras francesas (30.000 libras esterlinas). Jennings también obligó al capitán francés a escribir una carta a lord Hamilton, en Jamaica, en la que absolvía a los corsarios de cualquier fechoría. «Tengo que comunicar a su Excelencia que estos caballeros me trataron con gran cortesía y estaban muy dispuestos a entregarme una cantidad

mensual por el arrendamiento de la carga de mi navío», escribió D'Escoubet. Los corsarios solamente «han tomado mi nave porque resultaba muy adecuada para la expedición que tenían entre manos».

Mientras los piratas y los corsarios estaban ocupados en repartirse el botín y transferir el cargamento y el personal de un barco a otro, una gran canoa a vela arribó a la costa de Bahía Honda. Su tripulación, inocente, se acercó al *St. Marie*, preguntando por el capitán D'Escoubet. A bordo iban un oficial mercante francés y dieciocho hombres que habían sido enviados desde Mariel, a treinta kilómetros costa arriba, donde había fondeado su barco, la balandra

Marianne. Habían venido para negociar con D'Escoubet, pero se vieron apresados por los ingleses. Jennings «infligió castigos» a los nuevos presos, quienes, tras «varios tormentos», aceptaron guiarlos de vuelta hacia su nave. Jennings celebró una reunión con Bellamy y Williams, que estuvieron de acuerdo en enviar una de sus canoas a Mariel, con el *Discovery*, para apresar la segunda nave francesa.

A la mañana siguiente, la tripulación de las dos piraguas de Bellamy se separó. Una se encaminó hacia Mariel, con Carnegie. Bellamy y Williams se quedaron atrás, con los otros, para asegurarse de que sus nuevos colegas no intentarían estafarlos quedándose con su

parte del saqueo del *St. Marie*. A las pocas horas, el *Cocoa Nut* levó anclas e inició la marcha en dirección opuesta; Liddell no quería tener nada que ver con aquellas piraterías y regresó a Jamaica con veintitrés hombres menos entre las filas de su tripulación.

Jennings y sus hombres esperaban en Bahía Honda a que sus colegas regresasen pronto con otro botín. Pasó un día y una noche y, con las luces de la madrugada siguiente, alcanzaron a ver dos balandras que entraban en el puerto. Una, según confirmaron los prisioneros de Mariel, era la *Marianne*. La otra, una corbeta armada con diez cañones, que enarbolaba bandera negra. Jennings y Vane la reconocieron de inmediato. Era

la nave del capitán Benjamin Hornigold.

Tras la partida de Jennings, Hornigold había permanecido durante dos meses en Nueva Providencia, furioso, sin duda alguna, por el trato tan mezquino que recibiera de parte del corsario. Tenía la esperanza de igualar el marcador.

Entretanto, la población forajida de Nassau crecía diariamente. Unos cincuenta hombres habían abandonado los balandros que trabajaban en los vestigios del tesoro español; la mayoría, después de que llegasen dos oleadas de refuerzos españoles, en febrero y a principios de marzo. Aquellos hombres, según contaría más adelante el lugareño

John Vickers, estaban cometiendo «grandes desórdenes... saqueando a los habitantes, quemándoles las casas y violando a sus esposas». Los raqueros obedecían a Thomas Barrow, antiguo oficial de cubierta en un bergantín jamaicano, que había huido con un alijo de productos muy valiosos que, según se decía, eran propiedad de «un marqués español». Barrow no era propietario de ningún barco, pero caminaba con aire arrogante por toda la isla, afirmando ser «el gobernador de Nueva Providencia» y prometiendo «convertirla en un segundo Madagascar». Todas las semanas llegaban por docenas taladores de Campeche, atraídos por relatos exagerados sobre el tesoro español, y se

pasaban a la piratería al poco de llegar. Otros arribaban de Nueva Inglaterra, Carolina del Sur y Jamaica: marineros sin empleo, sirvientes en condiciones de esclavismo, delincuentes fugados e incluso unos pocos esclavos propiamente dichos, que habían huido de Cuba, la Hispaniola y otros lugares más alejados. Los habitantes de paz sentían cada vez más miedo y muchos iban haciendo proyectos para salir de allí discretamente. Otros muchos —prostitutas, contrabandistas y traficantes de armas— llegaban a raudales. Nueva Providencia se había convertido en un Estado sin ley.

Hornigold había puesto en marcha la pujante república pirata de las Bahamas,

pero entre los raqueros de Barrow y los corsarios de Hamilton, tendría que haber notado que su liderazgo a la cabeza de la «pandilla voladora» estaba empezando a decaer. A fin de cuentas, a diferencia de los corsarios, sus doscientos hombres no servían con contratos autorizados desde la legalidad, que concedían la mayoría del botín a los propietarios y capitanes. Aparte de unos pocos hombres obligados, el servicio a bordo de los barcos piratas era esencialmente voluntario. Casi todos los piratas de las islas eran marineros que durante mucho tiempo tuvieron que soportar malos tratos y condiciones de explotación en la armada y en la marina mercante. No tenían ninguna intención de

reproducir aquel sistema, sino más bien de darle la vuelta. Decidieron elegir a sus capitanes y, si no estaban satisfechos con el resultado de las elecciones, podrían votar igualmente para impugnar su posición. Los piratas de la «pandilla voladora» otorgaban a sus capitanes la autoridad absoluta mientras estuvieran en combate, pero casi todo el resto de decisiones se tomaban de forma democrática, en un consejo general de la tripulación, incluido adonde ir, qué presas atacar, qué prisioneros conservar y cuáles dejar libres, y cómo castigar las transgresiones cometidas dentro de sus compañías. Hornigold y otros capitanes piratas comían la misma comida que sus hombres y tenían que compartir sus

cabinas. La tripulación mantenía su autoridad bajo control mediante la elección de otro oficial, el segundo, que garantizaba que la comida, el botín y las asignaciones se repartían de forma equitativa. Los capitanes, por lo general, recibían un cincuenta por 100 más de botín que un marinero ordinario, frente al quizá 1.400 por 100 que se quedaban los comandantes de los barcos corsarios. Si los hombres confiaban en su capitán y estaban satisfechos con sus actuaciones, lo seguirían hasta el fin del mundo. Si no, podían deponerlo en un abrir y cerrar de ojos. Hornigold tenía que presentar resultados, o su puesto de líder pirata pronto pasaría a la historia.

Con Thatch a bordo, fijó el rumbo

hacia la costa escasamente poblada de la parte noreste de Cuba, que evitaba las rutas marítimas que conectaban La Habana con la zona española de Tierra Firme, Nueva Orleans y Francia. En aquellas costas tan poco frecuentadas, cabía hallar algunas presas.

Hornigold se abrió paso por el estrecho de Florida, rehuyendo, seguramente, La Habana, y avistó tierra cubana hacia el 8 de abril, cerca del aislado puerto de Mariel. Vio fondeada una gran balandra mercante, en la que ondeaban los colores franceses. Era la *Marianne* de Santo Domingo, en ruta desde la Hispaniola hacia el pantanoso poblado francés de Nueva Orleans. Estaba al mando de un oficial de la

Marina francesa, cierto Le Gardew. Se había detenido para mandar un paquete de correo a La Habana y, mientras estaba allí, Le Gardew oyó que su colega, el capitán D'Escoubet del *St. Marie*, estaba en la costa, justo un poco más abajo. Impaciente por intercambiar provisiones y consejos, Le Gardew envió a la mitad de su tripulación hacia Bahía Honda en el bote del barco. Con pocos hombres y mal armados, pues, no era rival para el *Benjamin*, con sus diez cañones y doscientos hombres. Le Gardew se rindió enseguida y Hornigold tomó posesión de la balandra y las 12.500 libras esterlinas de a bordo. Dejaron en el barco una tripulación de presa y las dos balandras se

encaminaron costa abajo, tal vez con la esperanza de tomar también al *St. Marie*.

Pero a la entrada de Bahía Honda, una flotilla de corsarios ingleses se les había adelantado. Hornigold se apercibió de que uno de ellos era justo la espina que él tenía más clavada: Henry Jennings.

Cuando Jennings dio la orden a todos los navíos de levar anclas y lanzarse a la caza de Hornigold, Bellamy y Williams estaban a bordo del *St. Marie*, con su piragua amarrada en la popa. Ayudaron a la tripulación de presa a levantar el ancla de la nave francesa y

vieron cómo el *Barsheba* y el *Mary* salían a toda vela. Para cuando el *St. Marie* estuvo en marcha, el resto de la flota ya estaba fuera de su vista. Los dos hombres se dieron cuenta de que era su gran oportunidad.

Cuando el *St. Marie* salió del puerto, Bellamy y Williams dieron la señal. Sus hombres se alzaron al unísono, sorprendiendo a la tripulación de presa de Jennings y a los prisioneros franceses, y se hicieron con el control del barco. Mientras algunos de los hombres de Bellamy vigilaban a sus cautivos a punta de pistola, los demás colocaron rápidamente la piragua al lado y lanzaron allí sacos y arcones de monedas. Manteniendo siempre bien

vigilados al *Barsheba* y al *Mary*, a unas seis u ocho millas de distancia, Bellamy y Williams hicieron bajar a sus hombres a la canoa y remaron en dirección contraria al viento. Su recaudación: 28.000 reales de a ocho (7.125 libras esterlinas). Para apreciar tal cantidad en su contexto, pensemos que los ingresos anuales de un capitán mercante, a principios del siglo XVIII, rondaban las 65 libras.

Mientras tanto, Jennings, Vane y los otros hombres del *Barsheba* se dieron cuenta de que jamás darían alcance a Hornigold y al *Marianne*. También comprobaron que el *St. Marie* se había quedado peligrosamente atrás. Jennings indicó que sería mejor regresar a Bahía

Honda, antes que perder el botín propio. A su señal, el *Barsheba* y el *Mary* dieron la vuelta. Al cabo de una o dos horas, se aproximaron al *St. Marie*, cuya tripulación los llamó a gritos, claramente angustiada. Los hombres de Bellamy se habían levantado contra ellos y se habían largado con todo, dijeron. Un murmullo de descontento se fue extendiendo por el *Barsheba*. Jennings había perdido casi todo su botín. El corsario, enfurecido, ordenó a sus hombres que apresaran la piragua, a la que —según contó después el carpintero del *Mary*, Joseph Eels— debían «hacer pedazos», al parecer junto con todos los hombres de Bellamy que hallaran a bordo en aquel momento.

Durante su ataque de cólera, Jennings también ordenó que la balandra del infortunado capitán Young fuera quemada hasta la línea de flotación.

Un poco más tarde, la rabia fue disipándose y Jennings anunció nuevas órdenes. La flota navegaría rumbo a Nassau, para repartirse lo que quedaba del botín.

Tras aquel golpe, Bellamy y Williams ascendieron al nivel de Hornigold. Los piratas se encontraron cara a cara en aguas cubanas. Hornigold debió de sentirse complacido al recibir la noticia de que los hombres de las canoas se las habían ingeniado para robarle el tesoro

a Jennings, y ello ante sus mismísimas narices. Hombres como aquéllos podrían servirle bien. Bellamy y Williams, tras la aceptación de las normas piratas, se unieron a la tripulación del *Benjamin.*

Los marineros agradecían la eficiencia, y Bellamy debía de infundir esa impresión, porque, pese a su juventud, Hornigold lo nombró capitán del recién apresado *Marianne*, colocándolo por delante de otros hombres de su propia tripulación, mayores que él, entre los que se encontraban el propio Thatch y su segundo, William Howard. Es de suponer que Bellamy manejaría el *Marianne* con los veinte o treinta

hombres que formaban su tripulación en la piragua, además de otros treinta o cuarenta hombres proporcionados por el propio Hornigold. En aquel momento, Williams y él disponían de una balandra transatlántica en buenas condiciones de navegación, un cofre de tesoros en las bodegas y la compañía del más infame de los piratas del momento. Todo lo que necesitaban eran unos cuantos cañones con los que armar su nuevo barco de asalto.

Durante una semana, quizá algo más, siguieron merodeando por el extremo oriental de Cuba, con la esperanza de interceptar el tráfico español o francés que atravesaba el canal de Yucatán. Pero no sólo no dieron con ninguna buena

presa, sino que aun se cruzaron con otro pirata.

Olivier La Buse, capitán del balandro armado *Postillion*, se unió a la escuadra pirata. La Buse y Hornigold establecieron unas alianzas bastante peculiares. La Buse y la mayoría de su tripulación eran franceses, mientras que Hornigold seguía viéndose a sí mismo como un patriota que libraba una guerra justificada contra los enemigos de Inglaterra. La Buse y sus hombres eran auténticos piratas, felices de saquear a cualquiera, a cambio de los beneficios. De algún modo, el pirata francés y los capitanes ingleses acordaron trabajar juntos, con lo cual consolidaron una relación transnacional que perduraría

durante muchos años.

Es probable que Bellamy tuviera algo que ver en el acuerdo. Aquel joven no luchaba por Gran Bretaña, sino contra el sistema: los capitanes, los propietarios de barcos, los reyes, contra todo; y en la compañía de Hornigold no eran pocos los que compartían sus sentimientos. Si Hornigold se oponía a navegar con el pirata francés, sus hombres lo destituirían. El *Postillion*, armado con ocho cañones, surcaría las aguas con ellos.

Al poco tiempo, los tres piratas —Hornigold, Bellamy y La Buse— descubrieron un mercante que atravesaba el canal de Yucatán, procedente de Campeche. Resultó que se

trataba de un barco inglés que se dirigía a Holanda y que llevaba un cargamento de troncos de madera: un barco amigo, no una presa. A diferencia de Hornigold, La Buse y Bellamy no tenían reparos en saquear un barco inglés. Se procedió a una votación y los hombres de Hornigold volvieron a invalidar su voluntad. Mientras Bellamy y el *Marianne*, desarmado, se quedaban en la retaguardia, La Buse y Hornigold se hicieron con la presa. Mandaron un grupo de la tripulación a bordo, para que registrasen el barco y lo dirigiesen. Cogieron todos los chismes que les parecieron útiles —bebida, monedas, provisiones, repuestos, e incluso a uno o dos marineros expertos— y pasados

ocho o diez días, dejaron que siguiera su camino, probablemente por insistencia de Hornigold.

Unos días después, en el extremo oriental de Cuba, capturaron una presa que los satisfacía a todos: dos bergantines españoles cargados con cacao, que apresaron sin disparar una sola bala. Tras saquear los navíos, navegaron hacia la isla de los Piños, donde encontraron tres o cuatro pequeños balandros ingleses ocupados en rematar sus labores de aprovisionamiento de agua y leña. Los cascos de los barcos piratas necesitaban una limpieza, así que sus ocupantes comunicaron a los propietarios de los otros barcos que sus embarcaciones

debían contribuir al proceso de carenado. Hornigold quizá descubriera una desagradable sorpresa en la parte inferior del *Benjamin*: al parecer, los parásitos habían causado daños tan serios a la nave que, para remediarlos, hacía falta un astillero de verdad. Hornigold empezó a pensar en deshacerse de aquella gran corbeta que tanta alarma había despertado entre la ciudadanía de Nueva Providencia respetuosa con la ley.

Una vez concluido el proceso de carenado, los piratas siguieron a lo largo de la costa cubana meridional, encaminándose hacia el estrecho de los Vientos. La Buse conocía unas cuantas guaridas adecuadas en las costas de la

Hispaniola francesa, muy poco poblada, y dirigió la flota hacia allí. La Hispaniola estaba en un buen emplazamiento para atacar al comercio que entraba y salía del Caribe. Encontraron un refugio que a todos pareció bien y los piratas decidieron trabajar juntos, para saquear tantos barcos como les fuera posible.

Antes, Hornigold quería deshacerse del *Benjamin*, y hacia finales de mayo de 1716 tomó la resolución de navegar a Nassau con aquel propósito. El *Benjamin* llevaba un voluminoso cargamento para vender al —cada vez más numeroso— cuadro de traficantes sin escrúpulos de las Bahamas. Quizá Bellamy y Williams lo acompañasen

para conseguir cañones para el *Marianne*. Hornigold, Thatch y por lo menos otros 150 hombres dejaron a La Buse y quedaron en que regresarían al cabo de unas semanas.

El 22 de abril de 1716, la flota corsaria de Henry Jennings llegó al extenso puerto de Nassau. Era casi una visión: el *St. Marie*, equipado a la sazón con 32 cañones, escoltado por el *Basheba* de Jennings, con otros diez cañones, y el *Mary* de Ashworth, con diez más. Era la fuerza naval más poderosa que se había visto en Nueva Providencia desde que Henry Avery hubiera aparecido con el *Fancy* hacía

veinte años.

Jennings, Ashworth y Carnegie bajaron a tierra, a la no muy casta ciudad de Nassau, y dejaron al cargo de las naves a subordinados de confianza. Dos o tres días más tarde, el segundo del *St. Marie*, el enfermizo Alien Bernard, remó hasta la ciudad para interrumpir la orgía de Jennings. Con la salvedad de cuatro o cinco hombres, toda la dotación del *Barsheba* se hallaba a bordo del *St. Marie*, rapiñando el resto del cargamento. «¡Esto no ha de ser así!», se cuenta que exclamó Jennnigs. Le indicó a Bernard que «subiera a bordo y los disuadiera», alegando que ninguno de ellos podía permitirse retrasar su partida hacia la

zona de raque. «Entre nosotros —le confió—, si puedo volver a sacar la nave al mar con todo su producto, la llevaré hasta Jamaica y la aseguraré, porque estos tipos me han metido en este [lío‡ y, sin duda, en cuanto nos hayamos repartido la carga, pretenderán que yo responda de todo.»

Bernard, que padecía de dolencias estomacales, suplicó al capitán que fuera él en persona, para emplear todo el peso de su autoridad. Con su autoridad por un lado y una gran cantidad de elementos valiosos en juego por otro, se diría que habría sido una medida prudente. Pero Jennings se negó y le dijo a su segundo «que aquellos delincuentes no eran de su

incumbencia». Al parecer, el capitán tenía menesteres más importantes en las tabernas y los burdeles.

De camino a la orilla, Bernard se cruzó con Carnegie y Ashworth y los puso al corriente de la situación. Los dos capitanes se tomaron el asunto más en serio que su comandante y se ofrecieron voluntarios para ayudar a Bernard a restaurar el orden en el *St. Marie*. Ashworth remó enseguida hacia el *Mary*, para asegurarse de que su tripulación no se había unido al motín, mientras Carnegie y Bernard se dirigían al *St. Marie.*

En el barco francés se representaba una escena caótica. Un centenar de hombres se habían precipitado sobre

ella, para sacar de las bodegas productos y mercancías europeas, que amontonaban en botes que luego dirigían, por la fuerza de los remos, hacia la orilla de Hog Island, no lejos de los restos podridos del *Fancy* de Henry Avery. Ninguno de ellos demostraba tener el menor interés por lo que Bernard y Carnegie tenían que decirles. Desconcertado, Bernard regresó a tierra e intentó de nuevo poner a Jennings en acción. Pero el capitán volvió a mostrarse indiferente y le dijo a Bernard que los vigilara para que no se llevaran nada del cargamento.

Bernard pasó el resto del día contemplando la actividad de los hombres en la costa de la isla de Hog.

Habían repartido el botín en tres partes y, contrariamente, a la práctica corsaria, se habían quedado dos partes para ellos y una para los propietarios, en lugar de la opción contraria. Además, tendrían que haber llevado todo el botín a Jamaica, para que el tribunal del vicealmirantazgo lo tasase y repartiese. En lugar de aquello, se repartieron su porción entre ellos sin más dinero. Sólo se enviaría a Jamaica la parte del propietario. La tripulación no quiso confiar esa parte a Jennings, así que contrató los servicios de un balandro local, el *Dolphin*. Aquel navío de diez toneladas, aunque resulta sobremanera curioso, pertenecía a uno de los hijos de Thomas Walker: a Neal.

Antes de que el *Dolphin* levara anclas, Jennings, Ashworth y Carnegie decidieron que la mejor manera de proceder era informar a los propietarios de los barcos del apresamiento del navío francés y de la insubordinación de sus hombres. Redactaron un documento de constatación del contenido del *Dolphin* y escribieron cartas muy detalladas a sus dueños y socios del negocio, que confiaron a Alien Bernard y al segundo del *Mary*, Joseph Eels. Bernard y Eels iniciaron el viaje de regreso a bordo del *Dolphin*, con las cartas en la mano.

Tras la partida del *Dolphin*, Jennings consiguió hacerse con el control del *St. Marie* y reunió tripulaciones para

aquella nave, para el *Barsheba* y para el *Mary*, con la intención de navegar hacia la zona del raque español. Llegaron a los pocos días, y es de suponer que su potencia de fuego —bastante considerable— espantó a los barcos de los guardacostas españoles. Un barco mercante que pasaba por allí informó más adelante de que el *St. Marie* iba a la cabeza de un total de 24 barcos ingleses presentes en la zona del naufragio, la mitad jamaicanos, la otra mitad de las Bermudas, que «no permitían acercarse ni a los franceses ni a los españoles». Según el joven doctor del *Barsheba*, John Cockrane, los buzos consiguieron sacar «algún dinero del agua» antes de navegar otra vez rumbo a

Nassau. Al poco tiempo, Jennings, que aún se consideraba un corsario honorable, dirigió el *Barsheba* y el *St. Marie* de vuelta a Jamaica.

Es probable que Charles Vane no volviese a Jamaica con el *Barsheba*. Allí no le esperaba más que la posibilidad de encontrarse con medidas legales en su contra. Por otra parte, en Nueva Providencia tenía su parte del tesoro, un buen puerto a su disposición y una ciudad llena de compañeros de armas. Con su personalidad, es probable que Vane se erigiera en cabecilla del pillaje del *St. Marie*, en cuyo caso, los dueños no habrían estado precisamente contentos con él. Más le valía quedarse en Nassau y disfrutar de una buena vida

hasta que se le terminase el dinero.

Hornigold y Thatch surcaron las aguas en dirección a Nassau a principios de junio. Habían estado fuera dos meses; la sociedad pirata de Nueva Providencia había crecido durante su ausencia. Las piraguas, lanchas y balandros se refugiaban en la isla de Hog por docenas y sus líneas indicaban una mezcla de orígenes: españoles, franceses, ingleses y holandeses. A lo largo de la costa, los piratas habían hecho encallar un par de balandros apresados que se consideraron innecesarios y pasaron a cocer al sol los cascos saqueados.

Entre las palmeras, los palmitos y la maleza tropical, ascendía el humo de las fogatas de las cocinas de centenares de

barracones, tiendas y casuchas. Casi todas estaban construidas con lo que se había encontrado más a mano: tablas de madera que había arrastrado el mar, mástiles viejos, tablones de las cubiertas y cascos comidos por los gusanos, todo tapado con tejados de palmito o restos de velas viejas. Los habitáculos más toscos albergaban a grupos de taladores que habían llegado de Campeche, o a esclavos negros e indios fugados de sus señores en Cuba, la Hispaniola o Jamaica. Ligeramente mejores eran las barracas de los raqueros y antiguos marinos. Nassau tenía el aspecto de un campamento de náufragos, lleno de marinos que cantaban, danzaban, bebían y fornicaban.

Cada vez se establecían más esposas y prostitutas en la isla, que se ocupaban de las tabernas, remendaban las ropas, cocinaban y hacían compañía a los hombres de noche. Un joven marino, James Bonny, acababa de llegar de Carolina del Sur con su esposa de dieciséis años, Anne; esta mujer adquirió enseguida fama de actuar de un modo muy libertino. Para la mayoría de los marineros aquello era un sueño convertido en realidad: comida en abundancia, bebida, mujeres y tiempo libre. Y cuando se terminaba el dinero, siempre habría otro barco al que apresar, una plantación que saquear o los restos de un tesoro esperando a ser rescatados del fondo del mar.

Las mejores casas —casas de madera, aunque sencillas— pertenecían a los traficantes-comerciantes, que compraban los botines de los piratas a cambio de ron del barato, tabaco y munición, y también a los personajes destacados dentro del asentamiento. Aquellas casas habían sido propiedad, en otro tiempo, de los colonos que respetaban la ley en Nueva Providencia; pero casi todos se habían visto obligados a huir «por miedo a que los asesinasen». Thomas Barrow, el líder de los raqueros, los había acosado sin piedad, obligándolos a entregarle dinero para juergas y apalizando a todo aquel que se negaba.

Ni siquiera los comerciantes que acudían para hacer negocios con los

piratas estaban necesariamente a salvo. En el puerto, Barrow robó un bergantín de Nueva Inglaterra y azotó al capitán de un balandro de las Bermudas. Según parece, había algunas naves prohibidas; entre ellas, el balandro de catorce toneladas *Richard & John*, propiedad de Hornigold y un viejo compañero de piratería de Thatch, John Cockram, junto con su influyente suegro, Richard Thompson. Cockram y sus hermanos, Joseph y Phillip, dirigían una exitosa sociedad comercial a las afueras de la isla de Harbor, transportando mercancías piratas a Charleston y azúcar y provisiones en el viaje de vuelta a Nassau. Eran la competencia de Benjamin Sims, un veterano en Nueva

Providencia, con cuarenta años de labor a sus espaldas, y con Neal Walkers, cuyo balandro, el *Dolphin*, se decía que estaba justo entonces en Jamaica, cargado con el botín de Henry Jennings. Aquellos tres hombres, mitad comerciantes mitad traficantes, ofrecían a los piratas de las Bahamas un apoyo logístico imprescindible. Un funcionario de las colonias contó en 1718 que «los propios piratas me han dicho en varias ocasiones que, de no haber sido por el apoyo de aquellos comerciantes, [que les traían‡ munición y provisiones atendiendo a sus deseos, jamás hubieran llegado a ser tan formidables, ni hubieran alcanzado tal grado [de poder‡ como el que adquirieron».

Mientras Hornigold buscaba comprador para el *Benjamin*, los otros compraban y vendían mercancías y artículos personales, e intercambiaban noticias e historias con los raqueros y los taladores. Por el camino se enteraron de que los propios hombres de Jennings se habían vuelto en su contra para saquear el *St. Marie*. Comieron pescado fresco y piñas, además de cerdos y pollos —de los que jamás habían visto el interior de un barril— y bebieron vino de Madeira y ron de las Barbados. Bellamy quizá tuvo la sensación de haber encontrado el paraíso: una república de marineros, libres de

aquellos que los explotaban, libres para disfrutar de una vida alegre mientras pudieran mantener alejados a los agentes del imperio.

Hornigold encontró comprador para el *Benjamin*: un comerciante de Virginia que respondía al nombre de Perrin, que además le compró muy gustoso casi todo su botín. Con los beneficios, el comodoro pirata adquirió otro balandro, traspasó a bordo sus cañones y lo bautizó con el nombre de *Adventure*. El *Adventure* era considerablemente más pequeño y menos amenazador que el *Benjamin*: es probable que no pasase de las veinte toneladas, más o menos. El cambio había dejado a Hornigold en una posición más débil, según Thomas

Walker, y «en cierta medida lo incapacitó para causar tantos estragos en alta mar como habría hecho en caso de haber continuado al mando» del *Benjamin*. Aun así, una vez cerrado el trato, el propio Hornigold supervisó el equipamiento de su tercer balandro de guerra pirata.

También le preocupaba el futuro de la república pirata. Para acabar con ellos —él lo sabía— sólo hacía falta que los ingleses, los españoles o los franceses mandasen tres o cuatro buques de guerra a Nassau. Pero si pudieran fortificar mejor la ciudad, tal vez lograrían contener a las autoridades. Contempló la colección de cañones que asomaban en los balandros del puerto y luego alzó la

vista hacia el ruinoso perfil del Fuerte Nassau. Sí, estaba claro: había llegado el momento de armar la isla, y no sólo los navíos. Organizó a Thatch y a otros más para que se hicieran con cañones, poleas, proyectiles y pólvora y empezaron a rearmar la vieja fortaleza.

Para Thomas Walker, aquello fue el colmo. Durante casi un año, él y su esposa, junto con sus hijos, habían sufrido amenazas y malos tratos por parte de aquellos delincuentes. Habían suplicado al mundo exterior que acallase a los piratas antes de que adquiriesen demasiada fuerza, pero todo había sido en vano. Sabía que lo matarían si intentaba detener sus trabajos de fortificación del puerto. Pero

si aquellos hombres tenían éxito, aún sería más difícil erradicarlos. Reunió a su familia y huyó a Charleston, dejando Nassau para los piratas.

En Jamaica, la vida de lord Archibald Hamilton iba de mal en peor. Cada semana que pasaba, las noticias que llegaban desde Inglaterra eran más deprimentes. Mediado el mes de marzo se enteró de que el principal ejército jacobita había sufrido una derrota aplastante cerca de la ciudad inglesa de Preston y de que por lo menos cuatro mil hombres habían caído prisioneros. Jacobo Estuardo y su séquito, según le dijeron, habían desembarcado en

Escocia; pero «al no encontrar las cosas según esperaban», el pretendiente volvió a huir a Francia, al cabo de cuatro días.[21‡] A finales de abril, lord Hamilton leyó el nombre de su hermano Basil en una lista de nobles apresados en Preston y encarcelados en Londres. El alzamiento había fracasado antes de que las colonias hubieran tenido siquiera la oportunidad de tomar parte.

Las actividades jacobitas de lord Hamilton empezaban a costarle disgustos serios. En marzo, Samuel Page, secretario del consejo de gobierno de Jamaica, había partido hacia Inglaterra con un fajo de documentos, cartas y declaraciones condenatorias, que quería presentar al rey Jorge. La

Asamblea de Jamaica y el antiguo comodoro del destacamento naval de la zona estaban presentando pruebas contra él. Peter Heywood, miembro del consejo de gobierno, estaba haciendo maniobras para sustituir a Hamilton como gobernador, valiéndose de dar muestras de apoyo a «la sagrada persona y familia del rey Jorge».

Los corsarios de Hamilton también le estaban causando más problemas. Las actividades de Jennings, Wills, Fernando, Ashworth y otros tantos habían provocado un aluvión de cartas hostiles por parte de los gobernadores de Cuba y de la Hispaniola francesa. El gobernador Torres y Ayala escribió desde La Habana que «varios caballeros

de Jamaica» le habían contado que Hamilton «poseía una parte de los navíos que se habían mandado a nuestro campamento» en el Palmar de Ayz; le exigía devolver todo el tesoro y los perpetradores debían ser apresados y castigados. El embajador del gobierno cubano en Jamaica había seguido la pista a una parte del dinero robado hasta la propia casa de Hamilton. En los últimos tiempos se había producido el incidente del *Dolphin*, el pequeño balandro de las Bahamas que apareció lleno de las mercancías que Jennings y su banda habían saqueado recientemente en un barco francés. Luego llegó el propio Henry Jennings, con el *St. Marie* a remolque, aunque sin las monedas y

los bienes preciosos que un día transportase. Para acabar de rematarlo, una delegación oficial francesa se presentó con una carta del gobernador de la Hispaniola, solicitando la devolución de su barco y otro balandro francés que, supuestamente, había sido apresado por Jennings. «Creo, señor mío, que todas estas acciones deben provocar horror —le había escrito el gobernador a Hamilton—. Sé que unos cuantos [corsarios‡ poseen fincas en Jamaica. Sólo hay que venderlas y emplear el dinero en reparar el daño que han causado. Así se lo exijo a Su Excelencia, por una cuestión de justicia.» Entre el séquito estaba el capitán D'Escoubet, extremadamente

furioso al ver su barco, el *Sí. Marie*, anclado en Port Royal a la espera de la condena de Hamilton.

Fue un gran infortunio para Hamilton, porque, de haber tenido éxito el alzamiento jacobita, él podría haber usado a los corsarios para financiar su gobierno y asegurar las colonias vecinas para los que consideraba legítimos monarcas de Inglaterra y Escocia. Muy al contrario, se habían convertido en un lastre. Tendrían que ser reunidos y sacrificados por la causa. Hamilton dictó órdenes para que no se permitiera a Jennings y los otros capitanes abandonar la isla.

Poco después, a finales de julio, alguien llamó a la puerta del

gobernador.

El HMS *Adventure* había llegado de Gran Bretaña con órdenes del rey Jorge. Lord Hamilton debía ser arrestado y enviado a Inglaterra, esposado. Peter Heywood, máximo opositor del gobernador en el consejo de gobierno, había sido nombrado para su puesto y no tardó en poner en marcha una investigación relativa a los corsarios de Hamilton. Hallaron la patente de corso de Jennings, que corrió a esconderse.

Fue una decisión acertada para él, en cualquier caso, porque a finales de agosto llegó otro barco desde Londres, con una proclama oficial del rey Jorge. El 30 de agosto se hizo pública y se distribuyeron carteles por toda la isla;

en las semanas siguientes fue repartida entre las diversas zonas americanas de control británico. El monarca había declarado piratas a Jennings, Carnegie, Ashworth, Wills y los demás.

Por entonces, Jennings y sus hombres ya estaban a medio camino de un refugio situado más allá del brazo de la ley: en las Bahamas.

6
Los hermanos de la costa

JUNIO DE 1716-MARZO DE 1717

A finales de junio o principios de julio de 1716, los piratas se reagruparon en

su escondrijo de la Hispaniola: Bellamy y Williams en el *Marianne*, Hornigold y Thatch en el recién adquirido *Adventure* y La Buse a bordo del *Postillion*. Todo debía haber ido bien. Habían limpiado los tres balandros hacía muy poco, y habían renovado las reservas de agua, vino, municiones y pólvora, almacenadas en las cubiertas inferiores. Sumaban casi doscientos hombres, entre todos, y contaban con un refugio seguro, desde el que hacer salidas y atacar a los mercantes a su paso por el estrecho de los Vientos.

Pero las relaciones entre las compañías piratas eran tirantes. La dirección de Hornigold sobre su pequeña escuadra estaba perdiendo

fuelle, debido a su renuencia a atacar naves inglesas y holandesas. Se consideraba a sí mismo como un policía independiente, que ajustaba cuentas pendientes con los franceses y los españoles; así, las naves amigas solamente se podían abordar como último recurso para hacerse con suministros vitales o tripulantes expertos. Bellamy y Williams pensaban de otro modo, y La Buse y su nutrida tripulación francesa no veían ninguna razón para perdonar a los buques ingleses.

Mientras Hornigold había estado de viaje en Nassau, Bellamy y La Buse habían atacado unos cuantos barcos ingleses en aguas de la costa meridional

de Cuba, apoderándose de los hombres, las provisiones y el licor. Al regresar y enterarse de aquellas acciones, Hornigold se enfureció. Con la contribución del calor de agosto, la tensión llegó al límite. Bellamy y La Buse querían saquear un barco inglés;

Hornigold se negó en redondo, otra vez. A bordo del *Adventure*, muchos de sus hombres eran partidarios de relevarlo de sus funciones. El comodoro estaba pasando por alto presas muy valiosas y, para rematarlo, había perdido el *Benjamin*; quizá era más indicado escoger a un dirigente más joven y más radical. Es probable que el segundo oficial convocase una votación entre la tripulación: Hornigold había

perdido la confianza de dos tercios de los marinos. La mayoría estaban dispuestos a ejercer una piratería sin restricciones y decidieron unirse a Bellamy y La Buse, a bordo de sus balandros. Hornigold, según decretaron, podía quedarse con el *Adventure*; pero debía abandonar el lugar de inmediato y no dejarse ver nunca jamás. Humillado, el depuesto comodoro pirata se dirigió hacia el sur, a las Bahamas, con 26 hombres leales, entre los que estaba su protegido, Edward Thatch.

Incluso para un pirata, la velocidad a la que ascendió Samuel Bellamy al poder era asombrosa. Hacía tan sólo un

año que había partido de Nueva Inglaterra sin un céntimo en el bolsillo y ya se había convertido en comandante de una banda de 170 piratas. El y Williams habían capturado presas por valor de miles de libras, más dinero del que él y sus compañeros podrían haber esperado ver en una vida entera de servicio reglamentario. Tenía veintisiete años; su carrera acababa de empezar.

De los noventa hombres que formaban la tripulación de su corbeta, casi todos eran de origen inglés e irlandés; unos pocos venían de Escocia, Gales, España y Holanda; había un sueco y por lo menos dos descendientes de negros africanos. La mayoría rondaba los veintitantos años o rozaba la treintena;

eran antiguos marinos y corsarios que habían ingresado en la piratería por voluntad propia. Sólo había unos pocos que estuviesen allí obligados, por lo menos en un principio. John Fletcher, al que Hornigold había secuestrado en el *Blackett* en octubre de 1715, había llegado a aceptar la vida pirata; la tripulación confiaba en él hasta el punto de elegirlo para que ejerciera de segundo en el *Marianne*. Otros eran cautivos contra su voluntad, como sucedía con Richard Caverley, raptado de un balandro inglés por su pericia como navegante; y Peter Hoff, un sueco de treinta y cuatro años a la sazón, con amplios conocimientos de la zona sur del Caribe. Bellamy necesitaría su

experiencia en los meses venideros.

Tras la marcha de Hornigold, Bellamy y La Buse dieron el alto a varias canoas a vela, botes y lanchas de transporte que les mantuvieron las bodegas bien surtidas. Al parecer, se lo habían tomado con calma durante el final del verano, comiendo, bebiendo y pasándolo bien. En septiembre, Bellamy consideró que había llegado el momento de ampliar horizontes. Propuso a su tripulación navegar rumbo al este, bajar por la espina curvada de las Antillas hacia la Tierra Firme española y perseguir a cuantos barcos se cruzasen en el camino. Su tripulación estuvo de acuerdo, igual que la de La Buse. En plena temporada de huracanes, iniciaron

su camino desde la Hispaniola.

Navegaron en contra de los vientos imperantes, recorriendo el camino a bordadas, en paralelo a las montañosas costas de la Hispaniola y Puerto Rico. Fue al principio un viaje tranquilo, interrumpido sólo por los animales marinos que pasaban por su ruta: un curioso tropel de delfines, una cascada de peces voladores que se dispersaban temerosos por delante de los cascos de los barcos. Pero cuando dejaron atrás las últimas tierras de Puerto Rico y empezaron a cruzar hacia Santo Tomás, un vigía avistó el revelador perfil de un triple mástil en el horizonte. Conforme acortaban las distancias, Bellamy pudo observar que se trataba de una nave de

grandes dimensiones —en verdad, era una fragata— en la que ondeaba la bandera francesa. Una larga fila de portillas de cañón perforaba su costado, con una segunda fila, más corta, en la popa y el castillo de proa. Cuarenta cañones en total hacían de ella una fragata menor, parecida al *St. Marie*, el barco francés que habían saqueado en las mismísimas narices del propio Jennings. No obstante, a diferencia del *St. Marie*, este barco estaba completamente armado y no fondeaba en el puerto, anclado al fondo del mar. Sus velas estaban hinchadas y sus grandes cañones empezaban a asomar, preparándose para entrar en acción. Era una presa imponente, sin duda, que les

permitiría abordar casi cualquier objetivo a lo largo de las Indias Occidentales; pero no fácil de apresar. Bellamy consultó a La Buse y a sus hombres y decidieron arriesgarse a realizar un ataque frontal.

Bellamy y La Buse sumaban sólo la mitad de cañones que la fragata francesa, por lo que los piratas tenían que confiar con derrotar a su poderoso oponente mediante una superior capacidad de maniobrar. Por desgracia, no fueron capaces de hacerlo. El barco francés lanzó una andanada contra el *Marianne*; las balas de los cañones se estrellaron contra la cubierta y salieron disparadas astillas en todas las direcciones. Tras una hora de combate,

Bellamy tocó a retirada. Uno de sus hombres había caído muerto y otros tres estaban heridos de gravedad. El barco francés siguió su camino.

Pasaron los meses de octubre y noviembre merodeando por las Islas Vírgenes, a la sazón un archipiélago prácticamente despoblado, que se disputaban cuatro países. Quinientos colonos daneses vivían en Santo Tomás, donde supervisaban el trabajo de más de tres mil esclavos africanos; varios centenares de ingleses estaban establecidos en Tortuga, en la parte más occidental de la dispersa colonia británica de las islas Leeward, que se extendían a lo largo de trescientas millas al sur de las Antillas, hasta Antigua y

Nieves. Daneses e ingleses reclamaban por igual la isla de san Juan, deshabitada; franceses y daneses peleaban por Santa Cruz; mientras tanto, los españoles controlaban otras islas. Con tantos países rivales en riña por un área tan pequeña, las Islas Vírgenes ofrecían las condiciones ideales para asaltantes veloces del tráfico comercial, como Bellamy y La Buse. Podían robar un buque mercante y pasar «al otro lado de la frontera» a la que un buque de guerra o una nave de guardacostas intentaba perseguirlos. Las presas resultaban menores, es cierto; pero consiguieron suficiente comida y bebida con sólo dar caza a varios navíos pesqueros desventurados y a un buque

de carga francés, que llevaba bacalao salado y harina. Por lo menos en una ocasión, obligaron a varios hombres solteros a unirse a ellos; pero aceptaron que los casados se marchasen, sabedores de que los lazos familiares hacían de ellos personas mucho más difíciles de convertir en bandidos comprometidos.

La mañana del 9 de noviembre, mientras los piratas cruzaban el ancho paso entre Santo Tomás y Santa Cruz, el sol naciente alumbró una balandra que se aproximaba desde el oeste. Era una mañana tranquila, en la que el viento apenas llenaba las velas; pero les quedaba detrás. Bellamy y La Buse pudieron rebasar la balandra, que

resultó ser un mercante de bandera inglesa. Bellamy ordenó a su cañonero que disparase una bala por encima de la proa del barco, mientras La Buse ordenó izar una bandera negra «con una calavera y unos huesos cruzados» en lo más alto del mástil del *Postillion*.

El capitán de la balandra inglesa, Abijah Savage, vio que no valía la pena resistirse. En cada uno de los barcos piratas había ocho cañones y entre ochenta y noventa hombres. El navío de Savage, el *Bonetta*, iba desarmado y abarrotado de pasajeros que viajaban desde Jamaica a su isla patria, en Antigua, la capital de las islas Leeward inglesas. Había un niño de nueve o diez años, muy nervioso, que viajaba con su

madre, una colona de Antigua que regresaba a casa en compañía de su joven esclavo indio, un negro o dos, y varios marinos contratados; no eran rival para los balandros piratas, con las cubiertas llenas de armas y de hombres de aspecto salvaje. Savage hizo lo que habría hecho cualquier otro capitán al hallarse frente a unos piratas bien organizados: arrió las velas, encaró su navío al viento y dejó que el velamen se agitase inútilmente, como ropa tendida: la señal marítima universal de rendición.

En consejo, los piratas decidieron que por el momento detendrían al *Bonetta* y a toda su dotación. Sus balandras no tardarían mucho en necesitar otra

limpieza y haría falta una nave libre sobre la que apoyarse. Savage y sus hombres quedaron confinados a bordo del *Marianne* mientras que los piratas tomaban posesión de su balandra y ponían rumbo a la isla casi desierta de Santa Cruz. Savage y su tripulación estuvieron presos quince días, que transcurrieron, prácticamente en su totalidad, anclados en el puerto de Santa Cruz. Savage informó más tarde de que durante aquel tiempo, Bellamy y La Buse estuvieron preocupados, sobre todo, por cambiar sus balandras por barcos capaces de entrar en combate que, con suerte, creían ellos, «serían capaces de triunfar en un combate y viajar». Mientras los piratas se

ocupaban de la limpieza de sus naves, tres de los hombres a los que habían obligado a sumarse a la tripulación huyeron hacia el espeso boscaje que rodeaba el puerto. Los piratas capturaron a uno de los fugados, el sueco Peter Hoff, a quien «azotaron con dureza» por la transgresión.

Una vez estuvieron limpias las embarcaciones, Bellamy informó a Savage de que él, sus hombres y su cargamento eran libres de marcharse. Los piratas —de los que algún testigo dijo que «fingían ser hombres de Robin Hood»— sentían también cierta inclinación por la ropa extravagante y se quedaron con las ropas de los pasajeros ricos. También se quedaron con un

esclavo negro y un niño indio que pertenecía a un hacendado de Antigua, pero estaban dispuestos a permitir que el resto de los pasajeros y la tripulación se marchasen. Sin embargo, uno de los pasajeros de Savage, el niño de nueve o diez años, John King, rogó a los piratas que le permitieran unirse a ellos. Cuando su madre trató de impedirlo, King la amenazó con violencia y, según Savage, «declaró que se suicidaría si le prohibían» sumarse a la tripulación de Bellamy. A los piratas tuvo que hacerles gracia aquel niñito, vestido con medias de seda y excelentes zapatos de piel, porque se lo llevaron a bordo del *Marianne*. Había muchos niños de diez años en los buques mercantes y de la

Marina, y ahora ellos disponían de dos. Para horror de la señora King, su hijo realizó el juramento de fidelidad con los piratas, prometiendo no robar ni un solo real de a ocho de la tripulación, y se marchó a navegar junto con sus nuevos compañeros.

Bellamy era sabedor de que en cuanto el capitán Savage llegase a Antigua, la alarma se propagaría por todas las islas Leeward. Así pues, los piratas tenían que adelantarse a sus antiguos prisioneros, navegando con rapidez hacia la Tierra Firme española. Desde Santa Cruz pasaron a Saba, una isla holandesa alta y de perfil muy irregular, 75 millas más al este, pero siempre atentos a la posible aparición de un

barco adecuado para el combate.

La espera no fue muy larga. Al día siguiente, cuando la isla de Saba aún se alzaba al noreste, descubrieron un buque mercante y lo apresaron. El *Sultana*, una galera británica pertrechada con 26 cañones, era una nave formidable, pero considerablemente más pequeña que el barco francés de 40 cañones que habían intentado abordar varias semanas antes. Bellamy y La Buse izaron la bandera pirata, confiando en que en aquella ocasión se enfrentaban a un oponente al que podrían manejar. Poco se imaginaban entonces lo fácil que iba a resultar aquel combate. El capitán del *Sultana, John* Richards, estaba en su camarote, doliéndose de unas heridas

que había recibido al principio del viaje e incapacitado por completo para organizar la defensa. El *Marianne* y el *Postillion* demostraron enseguida ser más hábiles que él. Así pues, el *Sultana* no llegaría jamás a la bahía de Campeche, para recoger un cargamento de madera según lo previsto. Antes al contrario, se convertiría en un barco pirata.

Con la aprobación de los tripulantes, Bellamy asumió el mando del *Sultana*. Aquel barco representaba un notable aumento de poder. Como buena galera, la habían construido para que fuera veloz y maniobrable, con las cubiertas alineadas y un casco estrecho y de líneas elegantes. El *Sultana* no era tan grande

como Bellamy hubiese querido, pero constituía un magnífico peldaño, una herramienta que le valdría para apoderarse de una auténtica fragata. Bellamy gozaba de tanto prestigio entre la tripulación, que escogieron a su amigo y confidente, Paulsgrave Williams, comandante del *Marianne*. El orfebre y el hijo del granjero estaban entonces en posición de provocar graves perjuicios a los comerciantes del Atlántico.

Al cabo de unas pocas horas, los piratas apresaron un segundo barco, un desgarbado mercante que navegaba a las órdenes del capitán Tossor, rumbo a Campeche, bajo la frustrada protección de los cañones del *Sultana*. Saquearon

el barco de Tossor y, puesto que los piratas cada vez estaban más faltos de mano de obra, obligaron a unos cuantos hombres a entrar a su servicio. A Tossor le permitieron seguir su camino hacia Campeche, con su barco. Uno de los marinos de Bellamy, Simon Van Vorst —un holandés de veinticuatro años, nacido en la que fuera ciudad holandesa de Nueva York— denunció más adelante haber visto a muchos de los forzados «llorando y expresando su dolor» por aquella suerte. Sin embargo, muchos cambiaron de parecer cuando el tesoro se fue amontonando en los próximos meses.

La escuadra de tres naves continuó por las islas Leeward y superó los puestos de avanzada ingleses de San Cristóbal, Nevis y Montserrat. Para evitar problemas con la Royal Navy, dieron un amplio rodeo para evitar Antigua. Aunque en realidad, no tenían de qué preocuparse. Por entonces, no había un solo barco británico entre Jamaica y las Barbados. En Antigua, el gobernador de las islas Leeward inglesas, Walter Hamilton,[22‡] fue informado de la presencia de los piratas con la llegada del capitán Savage; pero carecía de medios para responder. En aquel momento, una balandra comercial navegaba a toda vela hacia las Barbados, con un mensaje urgente del

gobernador de esas islas, en el que solicitaba le enviasen a su buque escolta, el HMS *Scarborough*, para que protegiera el transporte marítimo inglés frente a los «indeseables de los piratas». Pero las Barbados estaban a 250 millas de distancia y, si accedía a la petición, Hamilton era consciente de que pasarían tres semanas antes de que pudiera regresar a su colonia, dispersa y de pobres defensas.

En la segunda semana de diciembre, los piratas capturaron a un par de naves de comercio cerca de la isla francesa de Guadalupe, que saquearon para conseguir comida y otras necesidades. Luego viraron hacia el sur-sudeste, dejando atrás en el horizonte las Antillas

menores y a sus gobernadores encolerizados. Bellamy sabía que había llegado el momento de buscar un escondite en el que poner a punto su nuevo buque insignia y prepararse para objetivos mayores. Así, navegaron hacia aguas españolas, hacia la remota isla de La Blanquilla, donde suponían que podrían llevar a cabo aquellos menesteres sin molestias.

El 19 de diciembre, a 27 millas de La Blanquilla, aún cayó otra presa. Rondaron el *St. Michael*, un transatlántico de mercancías británico, en ruta hacia Jamaica desde Bristol. El capitán James Williams llevaba un cargamento de provisiones que había recogido en Cork tres meses atrás:

barriles de harina, grano, cerdo en salazón y la cecina, tan apreciada entre las gentes de Kingston y Port Royal. El armamento del *St. Michael* era débil y habría sido inútil oponer resistencia. Los hombres del *Postillion* y del *Marianne* se hicieron con el control del barco y pusieron rumbo a La Blanquilla.

Esta isla se encuentra a unas cien millas de la costa hoy venezolana. Es de piedra caliza, bastante lisa, y está cercada por playas de arena blanca, anchas y ligeramente inclinadas. Aquella especie de páramo solitario llevaba mucho tiempo siendo una de las zonas de descanso preferida por los marineros. Las playas eran perfectas para carenar los barcos y los únicos

habitantes de la zona eran loros y alcatraces. Los piratas pasaron allí por lo menos dos semanas, las Navidades y el Año Nuevo; durante aquel tiempo convirtieron al *Sultana* en un buque de guerra y añadieron cuatro cañones del *St. Michael* al *Marianne*. Aunque aceptaron dejar marchar al capitán Williams y al *St. Michael*, obligaron a catorce hombres de la tripulación a unirse a la tripulación del *Sultana*. Bellamy debía de estar interesado en conservar bien su nuevo buque insignia, porque cuatro de los forzados eran carpinteros. Buena parte de aquellos hombres estaban aterrorizados y rogaron a los piratas que los dejasen quedarse en el *St. Michael*. A uno de ellos, Tom

South, la tripulación del barco le dijo que le «juraban que le pegarían un tiro antes que permitir que los abandonase»; cuando South insistió, Bellamy lo amenazó con dejarlo en una isla desierta, solo, para que muriese de hambre y sed. A otro carpintero, Owen Williams, le prometieron que si se portaba bien y ayudaba a los piratas con las reparaciones que tenían entre manos, lo liberarían a bordo de la próxima presa que saquearan. Más tranquilos o quizá tampoco, los forzados contemplaron con abatimiento cómo levaban las anclas del *St. Michael* y su antiguo barco continuaba el trayecto hacia Jamaica. Al poco tiempo, el *Postillion* también se puso en

movimiento. Los hombres de Olivier La Buse habían decidido tomar su parte del botín y hacerse a la mar solos. No se pelearon con sus hermanos ingleses, pero no debían de estar interesados en el objetivo principal de Bellamy: apresar un barco aún mayor para convertirlo en un buque de guerra capaz de destruir al HMS *Scarborough* o a cualquier otro navío británico que sirviese en las Antillas.

Bellamy y Williams supusieron que las cosas debían de haberse enfriado ya lo suficiente como para regresar a las islas Leeward. Realizarían el viaje de vuelta por el paso de los Vientos, dispuestos a interceptar cuantas naves se cruzaran en su camino. Sólo entonces, tal vez, habría

llegado el momento de regresar a las Bahamas. Tomaron juramento a los hombres recién incorporados del *St. Michael*, les leyeron los estatutos del barco y les hicieron prometer que no robarían ni una moneda del botín comunitario. Lo guardaban en un escondite bastante grande, a bordo del *Sultana*, cuidadosamente inventariado por el recién escogido segundo de Bellamy, Richard Noland. Los cautivos contaron más adelante que Noland declaró: «Si algún hombre quería dinero, podía obtenerlo». Los reintegros se anotaban en un libro de cuentas, deduciéndolos de la parte correspondiente de botín del cliente en cuestión, como en una especie de

«sindicato del crédito pirata». Los recién llegados realizaron el juramento y los dos barcos piratas iniciaron la ruta de vuelta a las islas Vírgenes.

El tiempo, hasta entonces, se había mantenido regular: los vientos alisios soplaban constantes del noreste y el este-noreste, y algunas veces traían retazos de nubes cargadas de lluvia: una bienvenida ducha de agua fresca para refrescar el cuerpo de los hombres y limpiar la sal y la mugre acumulada durante días. Pero a finales de enero, los vientos empezaron a levantarse y esculpían encrespadas olas coronadas de espuma en la superficie del mar, cada vez más altas. La estación de los huracanes se había terminado, pero las

galernas seguían siendo muy peligrosas. Los piratas decidieron no arriesgarse y buscaron refugio en el puerto más cercano. Resultó que acabaron en un lugar muy familiar para ellos: Santa Cruz, la isla virgen y deshabitada en la que habían pasado buena parte del mes de noviembre. Pero aquella vez, había una sorpresa esperándolos en el puerto.

El desierto fondeadero estaba cubierto con los desechos de una batalla. En el arrecife que defendía la entrada del puerto, el oleaje se batía contra los calcinados restos de un navío, que al parecer se había incendiado hasta la misma línea de flotación. Otra gran balandra estaba medio hundida dentro del puerto, con el casco acribillado por

las balas de cañón de cuatro y seis libras. Cuando el *Sultana* se aproximó, Bellamy pudo ver que alguien se había llevado el mástil, el bauprés, las anclas, el cargamento y los aparejos. Se había dispuesto una pequeña batería tras unos terraplenes de arena en la costa, pero el bombardeo se había producido, sin lugar a dudas, desde el mar.

Bellamy no tuvo que esperar mucho para descubrir lo que había pasado. Unos hombres de aspecto asalvajado salieron arrastrándose de los bosques y empezaron a hacerles señas y a gritar desde la playa. Algunos eran blancos, otros negros, otros mulatos; pero todos parecían muy cansados y hambrientos. Al final comprobaron que también se

trataba de piratas, un centenar de supervivientes, más o menos, de una flotilla de seis naves capitaneada por John Martel, otro corsario convertido en pirata jamaicano. Como Bellamy y Williams, la banda de Martel llevaba meses rondando por las Antillas, apresando embarcaciones de todo tipo, y habían llegado a Santa Cruz a principios de enero para carenar sus naves. Por desgracia para ellos, el 16 de enero el HMS *Scarborough*[23‡] ancló en la boca del puerto y empezó a derribar las naves con sus cañones. Los piratas contraatacaron desde la batería de cuatro cañones que habían instalado en la playa, pero las poderosas armas del *Scarborough* los dejaron fuera de

combate. Por un breve espacio de tiempo, los piratas creyeron que podrían salvarse: la fragata, de quinta clase, era demasiado grande para entrar en el puerto y dio marcha atrás. Los piratas se amontonaron a bordo del buque insignia de Martel, la galera de 22 cañones *John & Marshall*, con la intención de huir; pero terminaron encallados en los arrecifes. Al ver que el *Scarborough* se encaraba de nuevo hacia ellos, Martel ordenó a los hombres abandonar y quemar la galera, que llevaba a bordo a cuarenta esclavos negros a los que los piratas habían atrapado hacía unas pocas semanas. Veinte murieron quemados, es de suponer que porque continuaron encadenados en las bodegas. Martel y

otros 19 piratas se escaparon en un pequeño balandro, antes de que llegase el *Scarborough*; pero los otros piratas y esclavos —el mencionado centenar, más o menos— tuvieron que esconderse en los bosques. Los marinos y soldados del *Scarborough* recuperaron a ocho esclavos y saquearon el cargamento y todas las mercancías de valor de las balandras, antes de emprender la marcha con el resto de sus presas.

Los hombres de Martel sintieron una extraordinaria alegría al ver a los piratas de Bellamy, sabedores de que sólo era cuestión de tiempo que las fuerzas de la autoridad regresasen para darles caza. Más difícil de determinar resultan los sentimientos que

experimentó la veintena de negros, aproximadamente, que iba con el grupo de Martel. El hecho de que hubieran sobrevivido hace pensar que no estaban encadenados en las bodegas del *John & Marshall* y, por lo tanto, que no se los contemplaba como cargamento. Cuando Martel apresó el negrero *Greyhound Galley*, halló que una veintena de entre los miembros de su tripulación podían ser descendientes de africanos. No era raro, entre los esclavistas, contratar a marinos negros como parte de su tripulación. Aquellos hombres, por lo general, habían nacido en las Antillas; algunos, como hijos de africanos a los que sus dueños concedieron la libertad. Resistían las enfermedades tropicales

que causaban la muerte en el África occidental y las Antillas mucho mejor que los marineros de origen británico; y puesto que cabe pensar que ellos (o en su nombre, sus dueños) cobraban menos que los demás, resultaban unos asalariados muy atractivos. Se sabía que, en muchas ocasiones, los piratas que aquella época que encontraban africanos a bordo de los negreros, los liberaban; veían en ellos a fieros y comprometidos luchadores. Otros los consideraban cargamento y los vendían como tal. La banda de Martel podría haber hecho ambas cosas, no lo sabemos con certeza: la tripulación de occidentales de habla inglesa y sus sirvientes podrían haber sido invitados a

unirse a la tripulación pirata, mientras que los asustados hablantes de *akan* e *igbo* permanecerían en las bodegas. Fuera cual fuese la condición de los veinte negros que sobrevivieron al naufragio, parece que Bellamy y Williams les dieron la bienvenida a bordo, como otros miembros más de su dotación, junto con los ochenta o noventa piratas blancos que los habían saludado en la playa de Santa Cruz.

La escasez de mano de obra de Bellamy quedó resuelta de una sola tacada. Pero el reclutamiento repentino de cerca de 130 hombres hizo que los veteranos de la tripulación se sintieran ligeramente incómodos. Los ochenta piratas veteranos de Bellamy y

Williams, que habían llegado a confiar los unos en los otros durante las aventuras de los seis meses anteriores, se veían en aquel momento superados —en una relación de casi dos a uno— por los desconocidos, incluyendo a los forzados. ¿Se podría confiar en ellos en el fragor de la batalla? ¿O quizá aprovecharían la primera oportunidad para largarse con el tesoro de la compañía, como había hecho el propio Bellamy con Henry Jennings, hacía un año? Sólo el tiempo lo desvelaría.

Temerosos de que el *Scarborough* regresase, los piratas decidieron marcharse de Santa Cruz lo antes posible. Necesitaban otro escondite en el que sobrellevar la época de las

galernas. Bellamy propuso una solución particularmente audaz, que parecía ser indicio de una mejora en las fuerzas y la confianza de su tripulación. En lugar de ir a esconderse a alguna isla deshabitada, los piratas fueron directos hacia el principal puesto de avanzada británico en las islas Vírgenes: Spanish Town, en las rocosas costas de la Virgen Gorda, a unas sesenta millas al noreste de Santa Cruz.

Spanish Town, con una población de 326 personas, era la sede del ayudante del gobernador de las islas Leeward británicas, Thomas Hornby, el hombre que había avisado al *Scarborough* del paradero de los piratas de Martel. Hornby tuvo que asustarse cuando los

dos buques piratas, bien armados, entraron en el puerto, con los cañones apuntando a la pequeña ciudad. Poco podía hacer para defender el asentamiento. Una tercera parte de la población era de esclavos negros, gente de la que cabía esperar que se unirían a los piratas, antes que luchar por rechazarlos. La inmensa mayoría de la población blanca eran niños; solamente se contaban 42 adultos blancos en la isla. Sus defensas se limitaban a un cañón sin fortificar y sin montar. A Hornby no le quedaba otra que obedecer las órdenes de los piratas y esperar que, cuando se marcharan, Virgen Gorda no estuviese peor que cuando habían llegado.

La banda de Bellamy mantuvo el control absoluto de la zona durante varios días (y es posible que incluso durante una o dos semanas), tratando el puesto de avanzada como si fuera una de sus presas. No obstante, no había mucho que saquear. Casi toda Virgen Gorda era árida y montañosa y los colonos sólo producían grano, ñames, patatas y unas cañas de azúcar bastante lastimosas, que solamente servían para hacer ron. Un capitán de la Royal Navy que visitó las islas Vírgenes unos meses antes llegó a la conclusión de que ninguna «valía la pena para el gobierno: ni para colonizarlas, ni para gastar dinero alguno en ellas». Aun así, los piratas tuvieron que experimentar cierto placer

ante el inesperado cambio de fortuna, viéndose en aquel momento como dueños y señores de una de las posesiones de Su Majestad. Algunos de los colonos menos respetables de la localidad estuvieron contentos de ver a los piratas y, según parece, «los mimaban y les daban dinero». Unos pocos incluso se habrían unido a la banda de Bellamy, puesto que sus escasas perspectivas en tierra no iban más allá de un contrato de servidumbre que, comparativamente, resultaba bastante menos atractivo. Pero mientras unos cuantos colonos se congraciaban con los piratas, varios de los tripulantes forzados de Bellamy bajaron del barco y suplicaron al ayudante del gobernador

Hornby que los cobijara. Hornby accedió, pero renegó de su promesa cuando Bellamy le hizo llegar una carta en la que afirmaba «que quemarían y destrozarían la ciudad» si no entregaban a los desertores. Hornby obedeció y los piratas dejaron Spanish Town con más hombres de los que habían traído.

Bien alimentados, descansados y más numerosos, los piratas estaban preparados para lidiar con el *Scarborough* o cualquier otro navío con el que se encontrasen. Llevaron a cabo sus deliberaciones y decidieron que el paso de los Vientos era, probablemente, el mejor lugar para tender una emboscada a un barco grande, capaz de entrar en combate. Bellamy y Williams

estaban regresando al punto de partida, sólo que antes habían triplicado, o casi, los hombres y la potencia de fuego. Cada mes que pasaba, eran más y más los hombres poco «respetables» que parecían querer unirse a su banda: marineros, esclavos y sirvientes. Bellamy y Williams habían empezado como ladrones, pero estaban comenzando a erigirse en líderes de una incipiente revolución. Lo que necesitaban, sin falta, era un buque insignia adecuado.

En aquel mismo momento, en el puerto de Port Royal, el mercante armado *Whydah* se preparaba para zarpar hacia Londres. El *Whydah* tenía todo lo que un pirata podía anhelar. Era poderoso, con

18 cañones de seis libras y espacio para otros diez en caso de guerra. Era rápido: una estructura de galera, con tres mástiles, capaz de alcanzar hasta trece nudos, perfecta para el transporte de esclavos de un lado a otro del Atlántico. Su casco de trescientas toneladas podía albergar entre quinientos y setecientos esclavos o un tesoro robado de grandes dimensiones. Contaba con uno de los sistemas de armamento más avanzados en su época, justo la clase de tecnología que podía resultar extremadamente peligrosa, si caía en malas manos.

El capitán del *Whydah*, Lawrence Prince, tenía muchas ganas de volver a casa. Llevaba casi todo el año en el mar, primero en la ruta de Londres a la Costa

de los Esclavos, en el golfo de Guinea, donde tuvo éxito con la adquisición de centenares de esclavos a precios de ganga: pagó «treinta lingotes de hierro» por cada mujer adulta. Prince cruzó el Atlántico hasta llegar a Jamaica, donde vendió sus esclavos en los muelles de Kingston. La tripulación estaba cargando los beneficios en el *Whydah*, azúcar de Jamaica, tintura añil y arcones llenos de oro y plata. Con suerte, el capitán Prince y su tripulación de cincuenta hombres estarían de nuevo en Londres a principios de junio, cerrando entonces el lucrativo «triángulo comercial» que podía convertir un cargamento de hierro y abalorios de colores en montones de oro.

El *Whydah* levó anclas la última semana de febrero e inició lo que el capitán Prince sabía que iba a ser la etapa más peligrosa de todo su viaje. Antes de llegar a mar abierto, el barco tendría que aguantar las persecuciones de los piratas: la zona occidental de Cuba, la Hispaniola y las aún más infaustas Bahamas. Pero Prince confiaba en que su barco, rápido y poderoso, sería capaz de rechazar unos pocos balandros piratas. Ya había capitaneado el *Whydah* por aquellas aguas en ocasiones anteriores, en 1714, y ni los guardacostas españoles, ni los corsarios franceses ni las piraguas a vela de los bandoleros de las Bahamas se habían atrevido a desafiarlo.

El primer indicio de problemas llegó a los pocos días, cuando el *Whydah* inició su marcha entre Cuba y la Hispaniola. Un vigía advirtió que un par de navíos los seguían por el paso de los Vientos y parecía que les estaban dando alcance. Cuando Prince examinó los barcos —un barco de guerra mediano y una balandra de combate— pensó que quizá se les acercaba la Royal Navy. Enarbolaban la bandera inglesa y, por el tamaño, podría tratarse del *Adventure* y el *Swift*, los barcos de Su Majestad destacados en Jamaica. En cualquier caso, el buque de guerra era demasiado grande para ser de los piratas. Pero conforme avanzaba el día, Prince estaba cada vez más inquieto. El casco del barco mayor era

el de una galera, no el de una fragata, lo cual descartaba al HMS *Adventure*. Tanto la galera como la balandra parecían llevar demasiados hombres en cubierta como para ser inocentes comerciantes, y además las velas del balandro estaban remendadísimas, como si llevasen más de un año sin recalar en un astillero de verdad. Lo más preocupante era que seguían una ruta de interceptación, destinada a cortarles el paso, y estaban ya muy cerca. Prince ordenó largar más vela y puso a la tripulación en alerta. Había empezado la caza.

Duró tres días. Cuando por fin el *Whydah* estuvo a tiro de los cañones del *Sultana* y del *Marianne*, las naves ya

estaban a medio camino de las Bahamas, frente a Long Island, a unas trescientas millas de su lugar de partida. El *Whydah*, poniendo a prueba el alcance de sus cañones, lanzó un par de disparos al *Marianne* con su cañón defensivo montado sobre la popa; cayeron en las cálidas aguas del mar. Se avecinaba una lucha sangrienta.

Bellamy evaluó la situación. Confiaba en que él y Williams podrían hacerse con aquel barco más grande, pero un combate prolongado provocaría graves daños a las tres naves, daños que, tal vez, los piratas no podrían reparar sin dificultades. Sería mejor empezar por la guerra psicológica. El, Williams y todos sus hombres hicieron un despliegue de

fuerzas de lo más salvaje, con los mosquetes, los alfanjes y picas largas. Varios marinos hacían ostentación de granadas de mano de fabricación casera: esferas de hierro vacías llenas de pólvora y con una mecha pegada. Había muchos que llevaban los caros ropajes robados a los ricos capitanes y pasajeros que habían saqueado: chalecos de caballero, mancornas y cuellos, trabajados sombreros de seda y fieltro, quizá incluso una peluca o dos. En esos hombres, de aspecto feroz, aquellos artículos sólo podían contemplarse como trofeos de guerra. Particularmente aterradores para el capitán Prince y su tripulación esclavista eran los 25 negros que había

entre los piratas, con las manos libres de esposas y empuñando espadas y hachas.

A la postre, Prince se rindió sin haber lanzado más que dos disparos. Los piratas se lanzaron sobre el *Whydah*, saltando y gritando para celebrar el triunfo. Bellamy, más conocido como «Black Sam», había conseguido un barco digno de Henry Avery. Al fin, el pobre chico del sudoeste de Inglaterra se había convertido en un auténtico rey de los piratas.

Mientras Bellamy formaba su flota, Hornigold y Thatch supervisaban la evolución de la base pirata en las Bahamas. Continuaron atacando los

barcos en el estrecho de Florida, amontonando los restos de los navíos apresados en las playas del puerto de Nassau. Pero entre un viaje y otro, Hornigold seguía actuando como el líder de la «pandilla voladora». El y su teniente organizaron el transporte de los cañones a las almenas desmoronadas del fuerte Nassau, para que ayudasen a rechazar un eventual asalto británico o español. En el otoño de 1716, una de las bandas piratas apresó un gran barco español, procedente de Cádiz, y lo llevó a Nassau para proceder al saqueo. Lo normal era que el navío, demasiado grande y torpe para usarlo como barco pirata, acabase encallado y quemado en la costa de Hog Island. Pero Hornigold

se dio cuenta de que el barco podía cerrar una brecha en las defensas del puerto. Los piratas lo armaron con 32 cañones rescatados de varias presas y, a finales de invierno, estaba de guardia cerca de la entrada del puerto, a modo de plataforma flotante capaz de rechazar a los visitantes indeseados. Aquellas precauciones resultaron de utilidad. Cuando un grupo de comerciantes bastante preocupado mandó un par de barcos desde Londres para ver «cuál era la mejor forma de expulsar a los piratas», los piratas capturaron una de las naves y mandaron a la segunda de vuelta a Inglaterra.

La noticia de la república pirata se extendió por todo el hemisferio

occidental. Los desafectos seguían llegando a raudales a Nassau, desde otras colonias, y no todos eran marineros. En economías basadas en las grandes plantaciones —como Jamaica, las Barbados, Carolina del Sur y Virginia— había poca cabida para los pequeños granjeros y varios cientos de pobres no tenían ninguna opción de ganarse la vida una vez concluidos sus contratos de servidumbre. Pero las Bahamas no habían sido jamás una colonia de plantaciones, así que había muchísima tierra disponible a bajo precio. Aun antes de que los piratas se hicieran con el control, los negros y los mulatos habían disfrutado de cierta libertad en las Bahamas; estaba muy

extendido el matrimonio mixto con los colonos blancos, incluidos algunos altos funcionarios como Thomas Walker. Bajo el control de los piratas, Nueva Providencia se convirtió en un refugio para los esclavos fugitivos y los mulatos libres, por igual, pues muchos se trasladaron allí para unirse a las tripulaciones piratas o a los comerciantes, hombres de negocios y granjeros que los mantenían. La presencia de aquel Estado «canalla» estaba desestabilizando las sociedades esclavas de los alrededores. Los «negracos [se han‡ vuelto tan insolentes e insultantes últimamente, que tenemos razones para sospechar un alzamiento [contra nosotros‡», informó el

gobernador de las Bermudas. «No podemos depender de su ayuda, al contrario; llegado el momento, es de temer que se unan a los piratas.»

Entre los nuevos residentes se encontraba Henry Jennings, capitán del *Barsheba*. Quizá algún día había tenido la pretensión de ser mejor que los piratas, pero para entonces la ley lo buscaba a él también. Las relaciones entre Jennings y Hornigold siguieron siendo tirantes, pero había suficiente sitio para ambos en el variopinto enclave pirata. Jennings se había ganado el respeto de la tropa pirata porque era muy bueno en lo suyo, capaz por igual de capturar presas francesas que de dirigir asaltos anfibios contra las

plantaciones españolas. A finales de invierno, se lo reconocía como uno de los piratas más destacados de Nassau, con un centenar de hombres a sus órdenes. Pero en un aspecto, Jennings seguía manteniéndose aparte del resto de piratas. Aún se negaba a atacar embarcaciones británicas. En una patrulla desde Cuba, Jennings detuvo un barco inglés, el *Hamilton Galley* de Jamaica, pero por extrema necesidad: a varios días de distancia del puerto, sus hombres se habían quedado sin un solo trago. Su tripulación abordó el barco y se llevó casi cien litros de ron, pero dejaron el resto del cargamento intacto. Jennings trató al capitán «cortésmente y le comunicó que ellos no causaban

daños a los ingleses»; al partir, le dio mercancías que valían bastante más que el ron.

A medida que llegaban forajidos, los antiguos vecinos de Nassau huían «para ponerse a salvo de los piratas». Algunos fueron a Abaco, a unas sesenta millas hacia el noreste, donde Thomas Walker y su familia se habían establecido junto con otras familias de Nueva Providencia, deseosas de escapar «de la brutalidad de los piratas». Otros se fueron a la isla de Harbor y a Eleuteria, en parte por lo fácil que era llegar hasta allí. Los Thompson, los Cockram y otros comerciantes tenían botes en los que iban y venían desde Harbor a Nassau para llevar suministros y provisiones a

los piratas. Durante un tiempo les llevaban víveres y encargos especiales de Charleston y Jamaica, por mediación de sus propios balandros, pero a finales del invierno de 1717, empezaron a comprar mercancía a terceros, que se traían desde lugares tan lejanos como Boston, para así tener los almacenes de los habitantes de la isla de Harbor abastecidos con la mercancía suficiente para mantener en marcha la creciente flota pirata. El comercio era tan vital para los piratas, que organizaron una fuerza de unos cincuenta hombres para dotar de personal la batería que vigilaba la entrada al fondeadero de la isla de Harbor.

Un día de otoño de 1716, la banda de

Hornigold apresó una balandra de entre veinte y treinta toneladas. Lo habitual era que llevasen sus presas a Nassau para allí proceder al saqueo del cargamento, quemar la nave y reclutar tanta tripulación como pudieran. Pero aquel barco era rápido, maniobrable y capaz de llevar media docena de cañones: un magnífico barco pirata. Hornigold convocó un consejo y sugirió que se quedasen con la balandra y confiaran el mando a un hombre leal, respetado y fiable: Edward Thatch. La tripulación estuvo de acuerdo. Thatch, el leal teniente del fundador de la república de los piratas, por fin poseía un barco pirata propio.

Fue más o menos por entonces cuando

Thatch empezó a llamarse «Barbanegra». Durante sus años de piratería, se había dejado crecer la barba de forma salvaje, lo cual le confería un aspecto bastante temible. «Era negra aquella barba que se dejó crecer hasta una longitud exagerada —escribió un historiador de principios del siglo XVIII—. En cuanto a su densidad, le llegaba hasta los ojos [y‡, como si [se tratara de‡ un espantoso meteorito, le cubría toda la cara; con ella asustó a América más que cualquier cometa que hubiera aparecido en mucho tiempo.» Se la peinaba en varias trencitas, atadas cada una de ellas con un lacito; algunas se las pasaba por detrás de las orejas. Aquella visión tan fuera de lo común

causaba gran impacto a quienes lo contemplaban, y en aquella época hacía pensar en las trenzas que colgaban de las empolvadas pelucas Remellies, propias de los soldados de infantería británica; algunos historiadores de finales del siglo XX han considerado que podría ser un indicio de que Barbanegra era un mulato de piel clara, con el pelo algo revuelto, herencia de sus antepasados africanos. (*Thatch*, según sostenía el difunto historiador Hugo Prosper Leaming, era un término popular para referirse a un pelo muy espeso.) En cualquier caso, eran los ojos de Thatch, «fieros y salvajes», y no su barba, los que le valieron el respeto de sus hombres e infundían el miedo en

los corazones de sus oponentes.

En marzo de 1717, Barbanegra contaba con una tripulación compuesta por setenta hombres, a bordo de una balandra de seis cañones. Ello lo convertía en el cuarto pirata más poderoso de Nassau, después de Hornigold, Jennings y cierto capitán Josiah Burgess. Al cabo de poco tiempo, se convertiría en el pirata más poderoso del Atlántico.

Siguió realizando operaciones conjuntas con Hornigold durante todo el invierno y la primavera. Su mentor se sentía humillado por la defección de Bellamy y por la venta obligada del *Benjamin*. Durante unos cuantos meses, sus hombres se calmaron con unos pocos

robos: un balandro comercial por aquí, unos pocos barriles de ron por allá; pero Hornigold necesitaba oro y plata para conservar la lealtad de sus hombres, de los comerciantes que le compraban la mercancía y de la peligrosa y alborotadora población de Nassau. Había muchísimos piratas con perspectivas de futuro que trabajaban en las inmediaciones de Nassau. Burgess, un recién llegado a la isla, ya tenía una balandra de ocho cañones y una tripulación de ochenta hombres. Luego estaba aquel prodigio de Jennings, el impulsivo Charles Vane, que se divertía aterrorizando por igual a los antiguos colonos y a la gente de las cervecerías. Si Hornigold quería mantener su

posición, necesitaba anotarse un buen tanto. Barbanegra, siempre leal, acordó que navegaría con él. A principios de marzo, las dos balandras levaron anclas y recorrieron las rutas de navegación en dirección sur.

Al poco tiempo de salir de Nassau, uno de los tripulantes de Hornigold, un «mulato libre», se puso gravemente enfermo. El hombre necesitaba cuidados médicos, pero no había un solo médico ni cirujano entre los 180 piratas. Mientras avanzaban por el estrecho de Florida, Hornigold y Barbanegra fueron dando el alto a todo tipo de barcos, en busca de un médico. A mitad de marzo encontraron por fin a su hombre, a bordo de una embarcación jamaicana que

navegaba rodeando el extremo sur de Florida. John Howell, un espíritu delicado y con talento para las artes curativas, suplicó a los hombres del grupo de abordaje de Hornigold que lo dejasen marchar. Los piratas se negaron: era difícil dar con un buen cirujano y demasiados compañeros habían sufrido innecesariamente de dolor de muelas, infecciones y enfermedades venéreas. Antes de que los piratas se lo llevasen a rastras a su bote, Howell suplicó a su capitán, Benjamin Blake «que le hiciera justicia contando a sus amigos [y‡ al mundo la manera en la que lo estaban obligando». Howell se sentía completamente abatido cuando subió a bordo del *Adventure*, pero trató al

mulato sin la menor vacilación. Aunque el hombre había estado muy enfermo, el tratamiento de Howell obró maravillas; a los pocos días, ya estaba en pie. Hornigold estaba rebosante de alegría e insistió en dar al infeliz cirujano algunos botones de plata rotos, en calidad de recompensa. Howell, que no se quería implicar en aquellos delitos, pasó más tarde esos botones a otro hombre. Fue una decisión que, un día, lo ayudaría a salvar el cuello.

Los piratas siguieron hacia el sur, pasaron La Habana, rodearon el extremo oriental de Cuba y bajaron por la costa de los Mosquitos, en América Central. A finales de mes llegaron a la costa de Portobello (hoy, parte de Panamá),

donde comerciantes de todas las naciones acudían a comerciar con esclavos a cambio de oro y plata españoles. El 1 de abril, los piratas dieron por fin con un filón: el *Bonnet* de Jamaica, una corbeta armada, se dirigía a casa después de realizar tratos comerciales en Portobello. Sobrepasado por la potencia de fuego de los piratas, el capitán Hickinsbottern se rindió. En su camarote, los piratas descubrieron un cofre lleno de monedas de oro. El *Bonnet* representaba un verdadero ascenso: era mayor, más rápido y estaba en mejores condiciones que el *Adventure*. Como Hickinsbottern había sido lo suficientemente listo como para rendirse sin luchar, le darían el

Adventure a cambio de su barco. Mientras los piratas traspasaban sus cañones y demás posesiones a su nuevo buque insignia, Howell rogó a Hornigold que, por favor, lo dejara marcharse con el *Adventure*; pero la tripulación se lo negó. Tal como señaló uno de ellos más adelante, era «demasiado valioso, imprescindible, al ser el único buen cirujano con el que contaban Hornigold y toda su dotación».

La suerte siguió acompañando a los piratas en el camino de vuelta a casa. El 7 de abril, al sur de Jamaica, Barbanegra y Hornigold apresaron otra balandra cargada de tesoros, la *Revenge*, que saquearon y liberaron. Entre las dos embarcaciones, los piratas

se habían hecho con la asombrosa cantidad de 400.000 pesos (100.000 libras esterlinas). Era más de lo que Jennings había sacado en su ataque sobre el campamento de rescate español en el Palmar de Ayz. A los miembros negros y mulatos de la tripulación, además, les añadía buen sabor de boca el hecho de que la mayoría del dinero había pertenecido al mayor cartel esclavista de las Antillas británicas. En cuanto a Hornigold y Barbanegra, ya no volverían a temer que nadie diera un golpe contra ellos. En adelante, sus únicos rivales serios llegarían de fuera de las Bahamas.

Woodes Rogers estaba obsesionado con los piratas. Desde su regreso de Madagascar, en el verano de 1715, no había pensado prácticamente en otra cosa. Estaba seguro de que con la combinación adecuada de premios y castigos podría acabar con el avispero de piratas y que, en su lugar, se levantaría una colonia productiva y respetuosa con las leyes. Daba por supuesto que la mayoría de los piratas eran como las tripulaciones de sus corsarios, es decir, que bien podría ser que alguna que otra vez hicieran algo precipitado, como desobedecer las órdenes o apoderarse del barco de su capitán; pero casi todos volverían al redil con una oferta de indulto y un gesto

de comprensión. Los piratas de Madagascar lo sorprendieron por su aspecto triste y solitario, paralelo a su desesperación por volver al maternal regazo de la civilización, doblegándose de nuevo ante los dictados de su país, la Corona y Dios. Quedaron algunos impenitentes, que seguirían negándose a aceptar aquella segunda oportunidad. Estos hombres serían tratados con severidad, para dar ejemplo a los demás.

Rogers vivía en Londres y se mantenía gracias a los beneficios que le rentaban su libro y el viaje para vender esclavos de las Indias Orientales. Se había horrorizado ante el levantamiento jacobita contra el rey Jorge, en 1715, y

había trabado amistad con algunos de los partidarios más destacados del controvertido rey. Entre ellos se contaban Richard Steele y Joseph Addison,[24] amigos de la infancia, que habían fundado el influyente Club Kit-Kat, un círculo de miembros destacados del partido de los whigs, que apoyaba los intereses aristocráticos.[25] Steele, escritor y periodista de origen irlandés, acababa de ser nombrado caballero por el rey Jorge, mientras que Addison actuaba como ministro del rey en representación del Departamento del Sur, en el que se incluían las Indias Occidentales. Ambos hombres ejercían una influencia considerable entre quienes tomaban las grandes decisiones

del imperio y tenían acceso a la mejor información y a los mejores servicios de espionaje. Representarían un papel crucial en la promoción de los planes de Woodes contra la piratería.

Otro de los contactos de Rogers era el doctor Hans Sloane, médico del rey, a quien se atribuía el mérito de haber mantenido con vida a la reina Ana el tiempo suficiente para que los whigs pudieran organizar la sucesión hanoveriana. Sloane, además, era un naturalista obsesivo, que coleccionaba muestras de plantas, animales y formaciones geológicas de todo el mundo, que llenaban «todos los armarios y rincones» de su desordenada casa de Chelsea, haciendo de ella el

mayor depósito de información sobre la historia natural de Gran Bretaña.[26] En la primavera de 1716, Rogers mandó una carta a Sloane, explicándole que tenía la «pretensión de fomentar una colonia en Madagascar» y por ello le rogaba que le mandase «cuanta información tuviese sobre aquella isla».

Rogers se puso también en contacto con la Asociación para la Promoción del Conocimiento Cristiano, una organización misionera anglicana, conocida por su amplia producción de libros y otros materiales religiosos publicitarios. Con la esperanza de reformar el comportamiento moral de los piratas, Rogers pidió —y le fue concedido— un cargamento de libros de

la Asociación para distribuirlos entre los «habitantes ingleses de Madagascar». Uno se pregunta qué habrían hecho los veteranos de la campaña de Henry Avery de 1696 con aquellos libritos cristianos, aunque al final no llegaron a repartirse. A finales de 1716, Addison y Steele comunicaron a Rogers que su proyecto de Madagascar tenía pocas esperanzas de conseguir el apoyo oficial. Al parecer, la Compañía de las Indias Orientales, que conservaba el monopolio sobre el comercio británico en el océano Índico, tenía la sensación de que una floreciente colonia real supondría una amenaza mayor para sus intereses comerciales que un puñado de piratas marginales

ocultos en sus cabañas de la selva. Pero Addison también le llevaba buenas noticias: había otro avispero pirata que necesitaba de los servicios de Rogers, a más de mil millas de la jurisdicción de la Compañía de las Indias Orientales.

Addison y otros funcionarios del gobierno recibían alarmantes informes sin cesar acerca de los piratas de las Antillas, que parecían estar ganando poder a un ritmo bastante sorprendente. Las Bahamas —según advirtió Alexander Spotswood, gobernador de Virginia, en el verano de 1716— se habían convertido en «un nido de piratas» que acabaría «siendo peligroso para el comercio británico, si no se lo erradicaba a tiempo». Aquel mes de

diciembre, el gobernador de Jamaica pasó un informe en el que afirmaba que los piratas «apresaban a más de la mitad de los barcos y navíos» con rumbo a Jamaica o la Hispaniola, con lo cual paralizaban el comercio de las colonias. Mediado el invierno, incluso los capitanes de los buques de guerra de Su Majestad temían por su seguridad. El capitán de una corbeta de seis cañones, la *Swift*, [27] tenía miedo de aventurarse en Port Royal; el gobernador de las islas Leeward, Walter Hamilton, se vio obligado a cancelar un viaje oficial por las islas Vírgenes en la fragata de sexta clase HMS *Seaford*, por miedo a que los apresase el «veloz barco pirata que capitaneaba Bellamy». En primavera,

los diplomáticos más importantes de Londres informaron a Addison de que los piratas habían «prosperado tanto, que no sólo infestaban los mares próximos a Jamaica, sino también los de la zona del continente septentrional». Advirtieron: «A menos que envíen protección inmediata y eficaz, todo el comercio enviado desde la Gran Bretaña a estas zonas no solamente se verá bloqueado, sino en peligro inminente de desaparecer». Cuando lo que estaba en juego era el comercio imperial con la otra orilla del Atlántico, algo había que hacer con los piratas. Addison conocía al hombre perfecto para aquel trabajo.

Rogers se mostró encantado con la

idea, de inmediato. Los planes que había preparado para Madagascar podrían adaptarse sin muchos problemas a las Bahamas —le dijo a Addison— y, con el apoyo adecuado, estaba seguro de limpiar las Américas de la piratería. Rogers preparó una sociedad mixta, en parte pública y en parte privada, mediante la cual el gobierno delegaría la administración de las Bahamas a una empresa de inversores privados. La corporación suministraría los soldados, colonos y pertrechos necesarios, además de varios buques de guerra privados y un gobernador, en la propia persona de Rogers. La Corona, por su parte, contribuiría con una escuadra de fragatas para apoyar el desembarco

inicial y concedería el perdón a todos aquellos piratas que accedieran a rendirse de forma pacífica al nuevo gobernador. Suprimidos los piratas, Rogers y sus colegas de inversión recuperarían el dinero invertido con las ganancias de la colonia. Todo lo que se necesitaba era la aprobación de la Corona y el consentimiento de los propietarios: el círculo de aristócratas que aún conservaba los derechos sobre la colonia.

Rogers dedicó buena parte de aquel año de 1717 a preparar los apoyos políticos para aquella operación. Recurrió a cuantos favores le vinieron a la cabeza; explotó su red de negocios de Bristol, sus relaciones personales en

Londres y los contactos de su fallecido suegro dentro del almirantazgo. Se alió con el acaudalado comerciante Samuel Buck, quien durante tanto tiempo fuera agente de la propiedad de los lores en las Bahamas; Buck había sufrido una pérdida personal de más de 2.700 libras esterlinas por los ataques de los piratas. Juntos formaron una empresa que bautizaron con el rimbombante nombre de Asociación para el Mantenimiento del Comercio y la Colonización en las islas Bahamas, que reclutó a otros cinco inversores por toda Inglaterra. Los dos hombres consiguieron que 163 destacados comerciantes de Londres y Bristol firmaran ruegos al rey en apoyo de la empresa. «Woodes Rogers —

informaban los solicitantes al gobierno — es una persona íntegra y capaz, afecto al gobierno de Su Majestad[28‡]... una persona preparada en todos los aspectos para esta tarea.»

Rogers y Buck lograron convencer a los lores propietarios de que cediesen a la Corona sus derechos sobre el gobierno de las Bahamas, indicándoles que los piratas representaban además una grave amenaza para sus otras posesiones —mucho más valiosas— en la zona de Carolina. Sobre los propietarios también tuvo que pesar el hecho de que Rogers, famoso comerciante de esclavos, estuviera implicado en el asunto; probablemente, aquel hombre sería capaz de meter en

vereda a la díscola colonia y convertirla en un asentamiento digno, lo cual dificultaría a los esclavos de Carolina del Sur la huida a otras tierras. Los propietarios conservarían sus posesiones y derechos comerciales sobre las Bahamas, pero aceptaron arrendárselas a Rogers y sus colegas, durante veintiún años, a modo de pago. Mientras tanto, Joseph Addison guió la propuesta de la Asociación por los entresijos del poder, hasta la misma mesa del despacho del rey Jorge.

El 3 de septiembre de 1717, Addison obtuvo la respuesta real: Woodes Rogers sería nombrado gobernador y comandante del acuartelamiento de las Bahamas. Sólo había una pequeña

trampa: si Rogers quería el trabajo, tendría que hacerlo *pro bono*. No habría sueldo de la Corona. Rogers ya había asignado 3.000 libras esterlinas —casi todas sus posesiones— a la Asociación, pero estaba tan entusiasmado con el proyecto que aceptó asumirlo tal cual. Sería una decisión que lo acabaría llevando a la bancarrota, una vez más.

Mientras avanzaban los trámites burocráticos del asunto, Rogers y Buck iban por los alrededores de Londres, de un lado a otro, poniendo en marcha los preparativos para la expedición. Un barco de 460 toneladas del propio Rogers, el *Delicia*, sería el buque insignia, respaldado por uno de los barcos de Buck, el *Samuel*, de 135

toneladas, con seis cañones y 26 hombres; una balandra de combate de 75 toneladas, la *Buck*, también contaba con seis cañones. Reclutaron una compañía independiente formada por cien soldados y 130 colonos ingleses, alemanes y hugonotes. Encargaron toneladas de provisiones: madera para las casas y para los carros de los cañones; herramientas para reparar el fuerte y limpiar la tierra para la agricultura; armas, cañones y ropa para los soldados; y cantidades suficientes de sal, pan, harina y comida en conserva para alimentar a los 530 miembros de la expedición durante más de un año. Una buena parte de la carga iría en una cuarta embarcación, un buque mercante

de figura regordeta, de 300 toneladas: el *Willling Mind*, aparejado con veinte cañones. Antes de que terminase el año, Rogers y sus otros cinco socios se habían gastado 11.000 libras esterlinas.

A finales de octubre, Rogers recibió la noticia de que los lores propietarios habían firmado los papeles de cesión al gobierno. Se ofreció, con mucho gusto, a llevar en persona los documentos al palacio de St. James, a lo cual accedieron los propietarios. El 6 de noviembre, su carruaje recorrió el camino entre las grandes casas de ladrillo que se alineaban en la amplia e irremediablemente sucia extensión del Pall Mall y subió a la elevada torre de guardia del Palacio Real, construida

durante la época Tudor. Los guardias lo condujeron hasta el primero de una serie de patios interiores. Allí, en el corazón del Imperio británico, fue probablemente recibido por Addison, ataviado con su larga peluca de rizos castaños, con un apretón de manos y una sonrisa feliz por todo lo que habían logrado. Se diría que el esfuerzo estaba llegando a buen puerto.

El 6 de enero de 1718, el rey Jorge envió a Rogers su patente y las instrucciones oficiales. «Considerando que en razón de la gran negligencia de los propietarios de las islas Bahamas —proclamó el rey—, las susodichas islas se ven expuestas al saqueo y los estragos de los piratas y otros, y corren

el peligro de perderse para nuestra Corona de la Gran Bretaña... Nosotros... por la presente, le constituimos y nombramos a usted, señor Woodes Rogers, como nuestro capitán general y gobernador en jefe.»

Le habían concedido el deseo. Pero no tardaría mucho en desear que el rey se lo hubiera negado.

7
Bellamy

MARZO-MAYO DE 1717

A las pocas horas de haber apresado al *Whydah*, los, hombres de Sam Bellamy anclaron el potente barco en aguas de la isla bahameña más próxima, Long Island, a 160 millas al sudeste de

Nassau. Bellamy encaró el *Sultana* hacia el viento y, con las velas ondeando, ordenó a los hombres que echaran el ancla. Las pesadas anclas de hierro se sumergieron en las cristalinas aguas y, mientras el viento empujaba al *Sultana* a sotavento, las pesadas uñas del ancla se agarraban al fondo marino de arena y corales. El barco dejó de moverse y las dos galeras quedaron una junto a otra, siendo una como una miniatura de la otra, mientras el *Marianne* se detenía a poca distancia de ellas.

Los piratas que se habían hecho con el *Whydah* estaban felices y se mostraron corteses, según descubrió con gran alivio el capitán Lawrence Prince. Es

probable que unos cuantos conocieran a Prince, o por lo menos, su reputación. Había ido a Jamaica varias veces y quedó allí varado unos meses después de que su barco anterior se hundiera en el gran huracán de 1712. Tanto John Fletcher, el segundo del *Marianne*, como el contramaestre de Paulsgrave Williams, Jeremiah Higgins, eran de Jamaica y bien podrían haberse cruzado con Prince durante el funesto período posterior al desastre. Podían dar fe de que Prince, a diferencia de otros capitanes, trataba a su tripulación con justicia. Los piratas estaban de buen humor. Se quedarían con el *Whydah*, pero a cambio Prince podía llevarse el *Sultana*, junto con veinte libras en oro y

plata, como símbolo de buena voluntad.

Los piratas estaban ocupados en el traslado del cargamento y los cañones desde el *Sultana* al *Whydah*, intentando meter cuanta mercancía valiosa les fuera posible en las enormes bodegas del barco. Los productos de más valor —la plata, el oro y las piedras preciosas— se almacenaban en un montón único de bolsas, en un amplio camarote del *Whydah*. Los piratas fanfarroneaban ante los prisioneros a propósito de aquel alijo, que según ellos valía, por sí solo, entre veinte y treinta mil libras esterlinas. En la época del apresamiento del *Whydah*, Bellamy y Williams disponían de más de 120 hombres a su mando, y todos y cada uno, desde el

joven John King, de nueve años, hasta el zambo John Julian,[29] tenían derecho a por lo menos cien libras esterlinas. Además, las bodegas del *Whydah* y del *Marianne* rebosaban de marfil, tintura añil y otros productos de gran valor. No era de extrañar que, llegado el momento, varios hombres de Prince pidieran quedarse con los piratas y fueran bienvenidos entre sus filas.

Los días iban pasando mientras los piratas colocaban más cañones en la cubierta de artillería del *Whydah*, incrementando su armamento de dieciocho a veintiocho cañones; los cañones de más los bajaron a las bodegas del *Marianne*. Los piratas también cargaron en el *Sultana* las

mercancías que ya no querían, obedeciendo los deseos del capitán Prince. Cuando se preparaban para partir, el arsenal de tesoros estaba cargado en arcones, lo habían sacado ya del gran camarote y estaba colocado en la cubierta de los cañones, con los hombres. Tan grande era la confianza que existía entre ellos —según contó un tiempo más tarde el tripulante Peter Hoff — que el tesoro se quedaba allí «sin vigilancia; pero nadie iba a coger nada sin el permiso del segundo». Antes de levar anclas, los piratas obligaron a subir con ellos a unos pocos marineros del capitán Prince, solteros; al parecer porque consideraron que iban cortos de especialistas.

A principios de marzo, Bellamy reunió a los piratas para decidir qué hacer con su «poderosa nave». Se acercaba la primavera, así que acordaron avanzar hacia la costa oriental de América del Norte, apresando a los barcos que entrasen o salieran de los muelles de las bahías de Chesapeake y Delaware, o de los puertos de Charleston y Nueva York. Si el mal tiempo o acontecimientos imprevistos los separaban, el *Whydah* y el *Marianne* se encontrarían de nuevo en la isla de Damariscove, en Maine. De camino, Williams se detendría en su casa de la isla Block, en Rhode Island, para visitar a varios miembros de su familia, que vivían allí; probablemente querría compartir su botín con ellos. Los

piratas sabían que se podía contar con su amplia familia para comprar y despachar discretamente los mayores cargamentos. Quizá Bellamy mostró interés en hacer una parada similar en Outer Cape (Cabo Cod), para regresar con su amada, Mary Hallett.

A principios de marzo, el *Whydah* y el *Marianne* rodearon el extremo sur de Long Island, hasta que sus baupreses apuntaban hacia Florida. Se estaban embarcando en la que sería la navegación más complicada de toda su carrera.

Hicieron su primera presa en aguas de la costa norte de la Hispaniola, uno o

dos días después de haber levado anclas. El buque mercante de tres mástiles *Tanner* había salido unas pocas horas antes desde el puerto francés de Petit Goave.[30] Cuando los piratas abordaron el *Tanner*, descubrieron que se trataba de una nave peculiar: un barco británico contratado por Francia, con una tripulación medio inglesa medio francesa y un gran envío de azúcar haitiano, que esperaban trasportar hasta La Rochelle, el mayor puerto comercial de Francia. Mientras registraban el *Tanner* en busca de bienes de valor, los piratas contaron a la tripulación que eran «los hombres de Robin Hood». Por lo menos uno de los marineros del *Tanner* se quedó impresionado. John

Shuan, un marino de veinticuatro años de Nantes, no hablaba inglés, pero dijo en francés alto y claro que él también quería ser un pirata. Bellamy le transmitió una orden por medio de un miembro de la tripulación bilingüe. Shuan oyó el que sería su primer mandato como pirata: tenía que trepar por las jarcias del *Tanner* y bajarle el mastelero; aquello reduciría la velocidad del barco cuando los piratas lo liberasen, con lo cual les resultaría imposible dar la alarma a tiempo. Shuan, ansioso por demostrar su valía, se fue corriendo mástil arriba y desmontó la sección cruzada, bajándola hasta la cubierta por medio de poleas. También ayudó a los piratas a encontrar

cinco mil libras francesas (208 libras esterlinas) ocultas en el camarote del capitán John Stover y tras ello, con la ayuda del intérprete, se le dio la bienvenida a bordo del *Marianne*. Luego dejaron que el *Tanner* se marchase.

Williams se quedó con el mastelero del *Tanner* porque, en aquel momento, el *Marianne* no estaba en muy buena forma. Los piratas poseían la balandra de cincuenta toneladas desde hacía casi un año y, durante aquel tiempo, habían soportado tormentas, habían entablado por lo menos un combate serio y apresado a un total de casi cincuenta navíos. Mantenían el fondo limpio, lo mejor que podían, carenándolo de forma

regular y conservando las zonas inferiores a la línea de flotación cubiertas con pintura de plomo blanca. Por su condición de piratas, claro está, no tenían acceso a astilleros o a instalaciones portuarias en condiciones. Así, por encima de la línea de flotación, el *Marianne* se estaba convirtiendo en una ruina. La banda amarilla y azul que adornaba el alcázar se estaba desconchando, igual que la pintura azul de la popa. El único mástil de la balandra se había roto justo por encima de la cubierta, con una rotura muy mala, que apuntalaron amarrándole en un costado un palo viejo, como quien entablilla una pierna rota. Las velas estaban muy viejas y parcheadas por

todas partes. La bandera inglesa, la cruz roja de San Jorge, igualmente vieja, ondeaba desde un bauprés bajo el cual faltaba un buen trozo de la parte superior de la proa. Williams podría alargar aún un poco más la vida de sus estropeadas jarcias si las arreglaba con el mastelero del *Tanner*; pero enseguida tendría que conseguir unas nuevas para el *Marianne.*

Mientras viajaban hacia el norte por la orilla meridional de las Bahamas, los piratas consideraron la posibilidad de recalar en Nassau, donde podrían buscar hasta dar con un mástil de alguna presa abandonada y así poner a punto el *Marianne* en un lugar seguro. Por atractivo que pareciera el plan, Bellamy

y Williams aconsejaron no hacerlo. Si se detenían en aquel momento, en efecto, perderían la lucrativa estación primaveral, cuando la costa este de América se llenaba de barcos, antes del largo y crudo invierno. Como su balandra iba repleta de tesoros, debían ser lo suficientemente prudentes como para esquivar posibles encuentros difíciles, con cualquiera de sus rivales bahameños, Hornigold y Jennings, pues ambos tenían razones para estar enfadados con Bellamy y Williams. Además, con un barco como el *Whydah*, los piratas estaban seguros de poder disponer de un puesto de avanzada propio para la temporada. La guerra de Sucesión española, según les había

contado Williams, había dejado la costa de Maine en condiciones muy similares a las de las Bahamas. Los indios y sus aliados franceses habían incendiado casi todas las colonias inglesas, con lo cual quedaron miles de kilómetros de costa sin habitar, incluidos innumerables fondeaderos en los que podía repararse una flota entera de barcos sin ser vistos por ojos europeos. Otra cosa muy importante era que las orillas estaban llenas de vegetación y de bosques, y había pinos tan altos que incluso la Royal Navy confiaba en aquella región para abastecerse de brea, maderas y mástiles para sus buques de guerra. Es probable que Williams sugiriera barrer la costa este americana, vender los

cargamentos más importantes en la isla de Block y descansar y poner a punto el *Marianne* en la costa central de Maine. Los piratas estuvieron de acuerdo y, a los pocos días, vieron cómo desaparecía tras su popa el último retazo de las Bahamas.

Se quedaron frente a la costa de las Carolinas y pusieron rumbo directo hacia la entrada de la bahía de Chesapeake. A pesar de estar a más de cien millas mar adentro, cayeron sobre un pequeño mercante que salía de Newport, en Rhode Island. El capitán de este balandro, el señor Beer, se dirigía a Charleston y probablemente escogió el paso exterior precisamente para evitar a los piratas que se contaba infestaban el

estrecho de Florida y el paso de los Vientos. A cambio, se halló preso en el mayor barco pirata que él y sus compañeros hubieran visto jamás.

Beer no pasó más que dos horas a bordo del *Whydah*, pero después tomó nota de todo lo sucedido, incluida una transcripción de la conversación que mantuvo con Samuel Bellamy, durante la cual el comandante pirata le expuso los motivos políticos de sus acciones.

Llevaron a Beer a bordo del *Whydah* mientras los piratas saqueaban su balandro y su cargamento e intentaban decidir si le devolvían la embarcación o no. Tanto Bellamy como Williams estaban a favor de que Beer se quedase con el barco, demasiado pequeño para

ellos, pero sus hombres, con el ego muy alto tras los recientes éxitos, se negaron. Bellamy ordenó que llevasen a Beer ante su presencia para poder comunicar al desventurado capitán las malas noticias. Sentía deseos de disculparse.

«¡Maldita sea mi estampa! Lamento que no le vayan a devolver su balandro, porque desdeño causar daños a nadie si no es para mi provecho», le dijo Bellamy a Beer. «¡Maldito barco! Tendremos que hundirlo y en cambio, a ustedes bien les habría servido.» El pirata se detuvo, miró de arriba abajo al de Rhode Island y empezó a destilar cierta compasión por aquel hombre.

«Maldito sea: en el fondo es usted un cachorrillo, igual que todos los que se

rinden al gobierno de unas leyes que han hecho los ricos para su propia seguridad, porque, por otro lado, los cachorros cobardes no tienen el valor de defender lo que aquellos otros consiguen con sus bellaquerías —siguió hablando, más encolerizado a cada palabra—. ¡Pero allá todos vosotros con vuestra suerte! ¡Allá ellos, por ser una panda de zorros arteros! ¡Y allá ustedes, [los capitanes y marineros‡ que les sirven, [pues son‡ unos tarugos con alma de gallina! Nos vilipendian, los muy sinvergüenzas, cuando la única diferencia [entre nosotros‡ es ésta: ellos roban a los pobres amparándose en la ley... y nosotros robamos a los ricos amparándonos en nuestro propio valor.»

Bellamy volvió a mirar a Beer, sopesando con cautela el efecto de sus próximas palabras. «¿No [sería‡ mejor estar entre nosotros —le preguntó al fin al capitán— que andar lamiendo la hediondez de esos villanos, sólo para [conseguir‡ un trabajo?»

Beer se tomó su tiempo antes de responder. Su conciencia, le dijo al fiero comandante de los piratas, no le permitiría «saltarse las leyes de Dios y de los hombres».

Bellamy lo contempló con disgusto. «Es usted un granuja con una conciencia endemoniada —le respondió—. Yo soy un Príncipe libre, y cuento con tanta autoridad para hacer la guerra en el mundo entero como el que dispone de

cien barcos en el mar y un ejército de cien mil hombres en tierra. Y *esto* es lo que me dice mi conciencia... No vale la pena discutir con los cachorrillos llorosos que toleran que sus superiores los pateen en cubierta con placer, y [que‡ ponen su confianza en quien no es más que un proxeneta hipócrita: un cerdo comodón que ni practica ni cree siquiera en lo que le cuenta a los imberbes que lo escuchan como a un santo.»[31‡

Con aquello, Bellamy ordenó que se llevasen a Beer. Indicó a la tripulación que lo condujeran en un bote hasta el *Mananne*, para que Williams lo pudiera dejar en Rhode Island. Cuando los piratas acabaron de pasar el último

barril de sidra y de comestibles al *Marianne*, prendieron fuego a la balandra de Beer. La columna de humo se vio a varias millas a la redonda; el barco se quemó hasta la línea de flotación y sólo el mar pudo apagar las llamas.

A los pocos días, los piratas se dieron cuenta de que el cielo estaba empezando a oscurecerse. Eran los primeros días de abril, y una masa de aire cálido que se había calentado sobre las sofocantes calas y marismas de la zona de Chesapeake migró hacia las aguas más frías del mar, lo cual generó un banco de niebla espeso como un puré de guisantes. Apareció tan de repente que Williams y Bellamy no tuvieron tiempo

de cerrar filas y, al cabo de poco, se habían perdido de vista. Los hombres de Bellamy hicieron sonar la campana de bronce del *Whydah*, pero no pudieron oír la respuesta del *Marianne*. Cayó la noche y, cuando la niebla se levantó y dejó ver los cabos de Virginia a la mañana siguiente, al *Marianne* no se lo atisbaba por ninguna parte. Bellamy aseguró a la tripulación que se encontrarían con Williams en la isla de Block, tal como habían planeado, o si aquello fallaba, en la de Damariscove, a unas pocas millas mar adentro en la costa de Maine. Mientras tanto, ¡era época de caza!

Al salir de la calima, que se iba aclarando, se pudieron ver varias velas

en el mar: por lo menos tres barcos, todos ellos con demasiados mástiles como para pertenecer a Paulsgrave Williams. Buques mercantes, sospechó Bellamy, y ordenó que el *Whydah* virase, de espaldas al viento, para acosar a uno de ellos. Hacia las ocho de la mañana se aproximaron al primero, un barco de aspecto muy gastado, el *Agnes* de Glasgow. Su capitán, Andrew Turbett, fue prudente y no ofreció ninguna resistencia. Turbett iba a Virgina desde Barbados, con un cargamento de productos de aquella colonia: azúcar, melaza y —lo más importante para los piratas— ron. En las bodegas del *Agnes* hicieron otro descubrimiento: aquel barco tan viejo estaba haciendo aguas y

sólo lograban mantenerlo a flote mientras tuvieran siempre a hombres achicando con las bombas sin parar. El *Agnes*, no cabía duda, no les valdría de nada. El *Whydah* se echó sobre el siguiente blanco.

Se trataba de un bergantín de cien toneladas, el *Ann Galley*, pequeño pero útil; por indicación de Bellamy, se lo quedarían como barco extra de almacenaje y como ayuda para las operaciones de carenado del *Whydah* en Maine. La tripulación estuvo de acuerdo; veintiocho de los suyos subieron a bordo y nombraron oficial a Richard Noland, para que gobernase la nueva nave auxiliar. Mientras tanto, el *Whydah* detuvo el tercer navío, un barco

más modesto, llamado *Endeavor*, que navegaba de Brighton (en Inglaterra) a Virginia. Una vez concluida la caza, la flota pirata se quedó a cierta distancia de la costa, donde completó el saqueo. Hundirían el *Agnes* y la tripulación seguiría su camino hacia Virginia a bordo del *Endeavor*, que resultaba demasiado pequeño para sus objetivos. Sólo se quedarían con el *Ann Galley*. La flota siguió su ruta hacia el norte, en dirección a la isla de Block, al cabo Cod y a su escondite en Maine.

En aquella época, en la mañana del 9 de abril de 1917, el *Marianne* se encontraba a tan sólo unas pocas millas

más allá del horizonte de visibilidad, frente a los cabos de Virginia, en busca de sus propias presas. Williams ya no parecía el hijo maduro de un acaudalado mercader. La peluca blanca contrastaba mucho al lado de su piel, tan morena —después de un año entero en los trópicos — que quienes lo veían por vez primera se quedaban sorprendidos por su «tez marrón oscura». Su variopinta tripulación —cinco franceses, cinco africanos, un indio y casi treinta ingleses — tenía una pinta tan tosca como la del mismo *Marianne*. Williams sin duda era consciente de que causaría una profunda impresión a sus amigos y familiares al pasar por la isla de Block, pero aun así, tenía muchas ganas de verlos. Y había

muchísimo dinero que pasar a su madre, a su esposa y a los niños, y que trocar con sus amigos contrabandistas por pertrechos esenciales.

Desde que se separó de Bellamy, Williams no obtuvo ni una sola presa. Sin la potencia de fuego del *Whydah*, debía ser muy cuidadoso al escoger sus objetivos y mantenerse alejado de cualquier nave con posibilidades de desplegar una buena defensa. Mientras el *Marianne* se ocultaba tras el escarpado litoral del lugar que ahora ocupa la ciudad de Virginia Beach, el vigía de Williams divisó una víctima probable, que viraba hacia los cabos desde mar abierto. Con el viento a la espalda, los piratas cargaron y en menos

de una hora estaban al lado del infortunado navío, el *Tryal*, también de Brighton, que iba en ruta hacia Annapolis, en Maryland. Ordenaron a gritos a John Lucas, capitán de un barco desarmado, que se acercara él mismo remando al *Marianne* o, en otro caso, hundirían su nave. Los piratas sabían que Lucas no tenía más elección que cumplir las órdenes; sólo disponía de siete hombres y dos muchachos, frente a sus cuarenta hombres y diez cañones. El *Tryal* se puso cara al viento y se dejó arrastrar hasta detenerse. Lucas se aproximó al *Marianne*.

Mientras oteaban por el *Whydah*, Williams se tomó su tiempo para proceder al saqueo. Con el capitán

Lucas encarcelado en el *Marianne*, Williams mandó a unos cuantos de sus hombres al *Tryal*. Durante once horas, los piratas hurgaron por las bodegas y las cabinas de aquella nave, forzando los cofres y las cajas, emprendiéndola a golpes contra los fardos de mercancías; de todo aquello, se quedaron unas cuantas cosas y otras fueron por la borda. El *Tryal* contaba con otros dos botes y, cuando los piratas los hubieron llenado de las cosas que les apetecía quedarse y habían remado de regreso hasta el *Marianne*, dejaron a Lucas de nuevo en su barco y le ordenaron que los siguiera bajo pena de muerte. Habían avistado otro barco en el horizonte y, albergando la esperanza de que se

tratase del *Whydah*, el *Marianne* se puso en marcha para interceptarlo. Al poco rato, el viento empezó a arreciar y, en esas condiciones, el *Tryal* se desplazaba más rápido que el *Marianne*, más pequeño. Lucas, en cuanto se percató de que llevaba ventaja, hizo virar al *Tryal* y corrió a ponerse a salvo.

Los hombres de Williams se habían llevado todo lo que tenían de valor en la nave, pero no deseaban que Lucas alertase a toda la región de Chesapeake de su presencia en la zona. Tras interrogar a marinos prisioneros, Williams supo que el HMS *Shoreman* —una fragata de la Royal Navy, de 360 toneladas y treinta y dos cañones—

estaba fondeada cerca de Williamsburg, la capital de Virginia. Así pues, en adelante tendrían que moverse con precaución, para asegurarse de no quedar en una posición en la que el *Shoreman* pudiera dirigir sus cañones hacia su maltrecha balandra.[32] Para acabarlo de estropear, las velas del horizonte no eran las de Bellamy. Es posible que los hombres de Williams estuviesen cada vez más nerviosos, por lo que, en el fondo, se estaba convirtiendo en un distanciamiento muy prolongado del gran tesoro que alojaban las bodegas del *Whydah*.

Williams se demoró varios días a la salida de la bahía de Chesapeake, pero el miedo de encontrarse con el

Shoreman le infundía cierta timidez. Hacia el 13 de abril, los piratas dieron caza a un barco inglés en Whitehaven, pero al final sólo hicieron que discutir entre ellos sobre el modo en que debían destruirlo. Durante su pelea —que, al parecer, colocó a Williams contra algunos de sus oficiales— llegaron a la boca de la bahía otras dos embarcaciones. Los piratas suspendieron la pelea, anclaron la nave apresada y entraron en el puerto natural, a la caza de las nuevas presas. Por desgracia, mientras remontaban la costa de Virginia, avistaron un gran barco con aparejos de fragata en la bahía de Lynnhaven. Temiendo que se tratase del *Shoreman*, se batieron en retirada y

abandonaron incluso la presa anclada.

El ambiente del barco estaba cada día más tenso y Williams decidió poner rumbo a casa. En la isla de Block, su tripulación compraría víveres; bebería y la comida fresca ayudaría mucho a subirles la moral. Con un poco de suerte, encontrarían allí al *Whydah*.

La isla de Block —unos veintiocho kilómetros cuadrados de arenas azotadas por el viento— estaba a doce millas mar adentro con respecto a la costa de Rhode Island. Esta colonia de Rhode Island contaba con un gobierno mucho más pobre y débil que el de Massachusetts, con pocas carreteras y una gran abundancia de contrabandistas. Incluso su capital, Newport, era poco

más que un pueblecito algo mayor de lo habitual, en el que sus tres mil habitantes hacía tan sólo cinco años que habían empezado a dar nombre a las calles. Pues bien, la isla de Block era aún más tosca; constituía un reino en sí mismo, lejos de los ojos, los oídos y los brazos de las autoridades de Newport y Boston. La principal lealtad de los isleños era de unos para con los otros, y Williams formaba parte del grupo, puesto que era el hijo de un destacado hacendado, hijastro de uno de los primeros colonizadores, emparentado con ellos por la ley, la sangre o el matrimonio. Era un refugio tan seguro como Williams podía anhelar, al menos, a falta de colonias debilitadas por la guerra como

las Bahamas o Maine.

El *Marianne* echó el ancla frente al asentamiento principal de la isla de Block el 17 o el 18 de abril. Por el testimonio del capitán Beer, Richard Caverley y otros presos a bordo del *Marianne*, sabemos que Williams bajó a tierra a visitar a su madre, Anne Guthrie, y a sus hermanas: Mary Wescott, Catherine Sands y Elizabeth Paine.[33] Es probable que les entregara una parte de su nueva fortuna y tal vez les pidiera que le mandasen algo a su esposa y a sus hijos, que estaban en Newport. Permaneció en tierra por unas horas, puede que uno o dos días; pero la complicidad de familiares y amigos encubrió sus actividades para la

posteridad.

Williams regresó al *Marianne* y echó el ancla a cierta distancia de la costa. Iba acompañado de siete hombres, entre quienes se contaba su cuñado, John Sands (el guardia y juez de paz local), Thomas Paine (probablemente, sobrino del gran pirata de igual nombre) y John Rathbon (uno de los rebeldes escoceses que habían acompañado a su difunto padrastro). Los hombres, según cierta declaración jurada que redactaron un mes más tarde, estuvieron en el *Marianne* «cerca de una o dos horas», luego subieron a un bote «sin ningún acoso» y empezaron a remar hacia la ciudad. Sin embargo, de repente les ordenaron regresar al *Marianne* y, en

ese momento, tres de ellos —William Tosh, George Mitchell y el doctor James Sweet— fueron «tomados por la fuerza y se les ordenó que subieran a bordo». Dado que Sands, en tanto que juez de paz, «olvidó» mencionar el incidente durante más de treinta días, parece bastante más probable que aquellos hombres se hubieran unido voluntariamente a los piratas y que los negocios de la familia política de Williams en torno al *Marianne* no habrían aprobado un examen oficial.

Antes de abandonar la isla de Block, Williams liberó al capitán Beer y a su tripulación, que al final acabarían viajando hasta Newport, para informar de su apresamiento. Mientras Beer

llegaba al continente, los acontecimientos hicieron que sus noticias sobre Bellamy resultaran irrelevantes.

Williams cruzó la entrada del estuario de Long Island, hizo escala en la isla de Gardiner —un islote de 14 kilómetros cuadrados, frente a la costa de Nueva York—, en lo que era un dominio feudal de la familia del mismo nombre.[34] Williams sabía que el capitán Kidd había pasado por la isla en 1699 y que no sólo había gozado de las atenciones de John Gardiner y sus sirvientes indios, sino que además había podido dejarle un par de cofres y unos cuantos fardos llenos de tesoros para que los guardase bien. Quizá Williams hiciera lo mismo y

dejase su fortuna en las competentes manos del «tercer señor de Manor», para recogerla más adelante, una vez concluida la estación veraniega.

La tarde del 26 de abril, los cielos se oscurecieron y un fuerte viento empezó a soplar desde el sudeste. El estuario de Lond Island se agitaba con el furioso oleaje y fuertes rachas de viento amenazaban con rasgar las parcheadas velas y romper el mástil entablillado. Una tormenta tremenda estaba azotando Nueva Inglaterra. Williams pudo encontrar refugio; parece probable que se escondiera detrás de la isla de Gardiner, entre las dos puntas que sobresalen más al este de Long Island. Mientras el viento corría entre las

jarcias, Williams sabía que estaba en un puerto seguro. Porque fuera, a mar abierto, era evidente que iba a resultar una noche muy peligrosa.

A menos de 150 millas hacia el este, Bellamy surcaba aguas tranquilas, navegando hacia cabo Cod con un viento estupendo. A las nueve de la mañana, cuando aún no veían tierra, habían interceptado una nave de dos mástiles, entre los bancos de arena de Nantucket y de Georges, las zonas pesqueras más productivas del sur de Nueva Inglaterra. Bellamy ordenó a la goleta que se rindiera, haciendo resaltar la orden con un disparo de cañón justo delante de la

proa. Siete de sus hombres remaron hacia la presa, el *Mary Anne*, de Dublín, y ordenó que el capitán y gran parte de su tripulación se acercasen al *Whydah* en los botes de remos. Bellamy interrogó al capitán, un tal Andrew Crumpsley, y le agradó descubrir que iba de Boston a Nueva York con un cargamento de vino. Envió a otros cuatro hombres para que en un momento dispusiesen el traspaso de algunas botellas al *Whydah* y al *Ann Galley*. Por desgracia, tuvieron ciertos problemas para entrar en las bodegas del *Mary Anne*: los pesados cables del ancla estaban amontonados a la entrada. Por aquel momento, los hombres del *Whydah* tuvieron que arreglarse con las

cinco botellas de vino joven que los piratas habían encontrado en la cabina de Crumpsley. Pero no importaba, porque se llevarían el *Mary Anne* con ellos y ya encontrarían el tiempo de saquearlo. Allí, entre cubiertas, la moral de los piratas iba subiendo ante la perspectiva de una fiesta bien surtida de vinos, en las costas de una isla de Maine, bien apartada.

Primero se detendrían brevemente en cabo Cod, porque, tras apresar el *Mary Anne*, Bellamy había ordenado que las tres naves siguieran un rumbo nor-noroeste. Eso no los llevó a las islas de la costa central de Maine, sino directamente hacia Provincetown y, por extensión, hacia Eastham. Según los

relatos preservados de quienes estuvieron allí, Bellamy anunció a su tripulación que harían escala en el cabo para abastecerse de comida fresca y provisiones. Pero según cuenta la tradición popular de Eastham, su verdadero objetivo era reunirse con la señorita Hallett y demostrar, ante ella y ante toda su familia, todo lo que había conseguido por sí solo.

Hacia las tres de la tarde, la niebla se cerró alrededor del *Whydah* y de sus dos presas, tan densa y tan impenetrablemente que los piratas tuvieron problemas para mantener las naves juntas. Bellamy era consciente de que, sin un práctico para cada barco, sería demasiado peligroso aproximarse

a las traicioneras costas del cabo Cod; si su gran nave encallaba en uno de los muchos bancos apenas perceptibles, serían una presa fácil para la Royal Navy o cualquier otra autoridad armada. Pese a sus deseos de llegar al fondeadero de Provincetown, Bellamy ordenó que los barcos se detuvieran. Las velas ondeaban ociosamente con el viento y las tres naves flotaban rodeadas de una inquietante neblina, esperando a que mejorase la visibilidad.

No había transcurrido media hora, cuando los piratas tuvieron un golpe de suerte. Desviado por la corriente, se les acercó un balandro comercial, el *Fisher*, en ruta de Virginia a Boston. Sin duda, el capitán de la embarcación conocía lo

suficientemente bien aquellas aguas, pues se atrevía a navegar en semejantes condiciones; era justo el hombre que necesitaban. Bellamy los llamó y preguntó si «el comandante estaba familiarizado» con aquella costa. El capitán del *Fisher*, Roberts Ingols, le contestó que «la conocía muy bien». Bellamy insistió en que Ingols subiera a bordo y los guiase. A las cinco de la tarde, Ingols y su primer oficial estaban de pie en la cubierta del *Whydah*, bajo una estricta vigilancia, aconsejando a Bellamy el mejor proceder para avanzar a lo largo de la prolongada costa exterior del cabo, desprovista de refugios o fondeaderos.

De buena gana, Bellamy ordenó a sus

tres presas que siguieran al *Whydah* mientras Ingols lo guiaba por entre la niebla hacia una costa invisible. Pronto oscurecería, para complicar aún más la niebla, así que colocaron una lámpara bastante grande en la popa de cada nave, de modo que fuese más fácil seguirse la pista unos a otros. Avanzaron hacia el norte: Bellamy en el *Whydah*, con más de ciento treinta piratas y la mayoría de los prisioneros; Noland y otros diecisiete piratas en el *Ann Galley*; y el *Mary Anne*, con las bodegas cargadas de vino, estaba controlado por ocho hombres de Bellamy; una tripulación de presa formada por cuatro hombres custodiaba a los cautivos del *Fisher*.

A bordo del *Mary Anne*, siete de los

ocho piratas se dirigieron rápidamente a los toneles de vino de las bodegas. Thomas South, uno de los carpinteros reclutados a la fuerza del *St. Michael*, hacía cinco meses, permanecía huraño, tranquilo y desarmado, guardando las distancias con el resto de los piratas. Mientras los otros quitaban de en medio los cables apilados del ancla y los subían por la escotilla, South le susurró a uno de los tripulantes apresados del *Mary Anne* que él estaba tramando huir de los piratas lo antes posible. Entre tanto, unos cuantos piratas seguían turnándose en el timón, mientras los otros reventaban los primeros barriles de vino de Madeira y daban inicio a lo que pretendían fuese una larga noche de

borrachera. Al poco, el *Mary Anne* empezó a quedarse retrasado con respecto al resto de naves. Bellamy, a bordo del *Whydah*, se dio cuenta y aminoró lo suficiente como para que el velero de popa estrecha y cargado de vino los alcanzase. Llamó a gritos a los jefes de los piratas del *Mary Anne*, Simon Van Vorst y John Brown, para que «se dieran más prisa». Brown, que ya estaba bastante achispado, juró que haría que la nave «surcase las aguas hasta que el viento le arrebatase los mástiles». El mismo y otros compañeros ordenaron a los prisioneros que les ayudasen a manejar las velas y, cuando se percataron de que el *Mary Anne* tenía vías de agua en el casco, les encajaron

el agotador trabajo de las bombas de achique. Maldecían el barco y gritaban que «ojalá no lo hubieran visto jamás». Cuando cayó la noche, pasaron el timón a uno de los prisioneros, con lo cual liberaban a otro pirata para que llevase a cabo la fundamental tarea de beber vino. Brown se nombró a sí mismo capitán, mientras que otro pirata, Thomas Baker, empezó a fanfarronear delante de los cautivos, afirmando que su tripulación tenía patente de corso firmada por el propio rey Jorge. «¡Lo llevaremos hasta el fin del mundo!», metió baza Van Vorst.

Hacia las diez de la noche, el tiempo se había afeado mucho. Cayó un chaparrón terrible y el cielo, negro

como boca de lobo, parecía hacerse pedazos entre los rayos y los estruendosos truenos. Lo peor de todo era que el viento había cambiado y soplaba desde el sudeste y el este, con lo que empujaba a la nave hacia la costa oculta de cabo Cod. Los piratas borrachos de a bordo del *Mary Anne* enseguida perdieron de vista a los otros barcos. Baker, que quizá estaba angustiado, empezó a injuriar al cocinero del *Mary Anne*, Alexander Mackconachy, que manejaba el timón y al parecer los había guiado hacia tierra. «No tendré más reparo en dispararte que en matar a un perro —le gritó Baker, con el mosquete en la mano—. ¡Jamás bajarás a tierra para contar tu historia!»

Al poco tiempo, la costa se hizo visible, como si reprendiera a Baker por sus excesos. El *Mary Anne* estaba siendo azotado por un mar que se levantaba entre seis y nueve metros y estallaba en cascadas de espuma por todos lados. Todo el mundo era consciente de que, en cualquier momento, podrían encallar y la cólera del océano los haría trizas. Mackconachy rogó a los piratas que viraran y encarasen la proa hacia la playa, con lo cual le estarían ofreciendo al barco la mejor opción de sobrevivir a una colisión inevitable con el fondo. Nada más haber girado el *Mary Anne* chocó; el casco sufrió una terrible sacudida y los barriles de vino rodaron

por las cubiertas. Baker agarró un hacha y empezó a golpear a diestro y siniestro contra los mástiles, como si derribándolos fuera a reducir la presión sobre un casco que ya crujía. Cuando ya habían caído dos de los tres mástiles, otro pirata chilló presa del pánico: «Por el amor de Dios, ¡bajemos y muramos todos juntos en las bodegas!». Los hombres, prisioneros y piratas por igual, se apiñaron en las cubiertas y en las bodegas, esperando ahogarse en cualquier momento. Los piratas analfabetos suplicaron a Mackconachy que les leyera el *Libro de oración común*. Mientras escuchaban las plegarias recitadas por el cocinero, con su acento gaélico, los rayos

relampagueaban en el cielo, el viento rugía por entre las jarcias y el casco de madera se bamboleaba en el oleaje.

Las tripulaciones de los otros navíos apresados estaban más sobrias y, probablemente por eso, tuvieron más suerte. Cuando empezó a formarse la tormenta, Richard Noland, desde el *Ann Galley*, perdió de vista la linterna del *Whydah*, pero se mantuvo cerca del pequeño *Fisher*. Las gigantescas olas los llevaban de un lado para otro en aquella mar arbolada que sentían estrellarse contra la costa desierta del cabo. Noland se percató de que la única esperanza que tenían era echar el ancla y esperar que las enormes uñas de hierro se clavasen con la suficiente firmeza

como para mantenerlos alejados de la playa hasta que la tormenta amainase. Dio la vuelta al *Ann* y los hombres lanzaron las anclas por la borda. Gritó al *Fisher* y le hizo gestos para que copiase su maniobra. En ambas naves, piratas y prisioneros por igual observaban con ansia cómo descendían los cables del ancla, cómo se tensaban y, milagrosamente, detenían a los barcos de madera a unos pocos metros de la costa. Si durante la noche se rezaron plegarias, no cabe duda de que las dirigieron a las anclas, aferradas al fondo de arena mientras el Atlántico daba rienda suelta a su furia.

Unas pocas millas más al norte, el *Whydah* también se veía arrastrado

inexorablemente hacia el litoral. A medida que el vasto mar iba sacudiendo la nave, cada vez más cerca del romper de las olas, es posible que Sam Bellamy empezase a recordar vivamente los restos de la gran flota del tesoro española, con los enormes cascos convertidos en astillas por el violento oleaje de la tempestad. Bellamy sabía dónde estaba. Con los destellos de luz, pudo ver los grandes acantilados de Eastham, que se levantaban unos treinta metros sobre el embate de las olas. Si se estrellaban contra aquel lugar, habría pocos supervivientes. Las olas llegaban casi hasta el pie del acantilado, que se alzaba imponente hasta la altiplanicie, aquella llanura castigada por el viento y

apenas habitada que separaba del mar a los habitantes de Eastham y Billingsgate. Hacia medianoche, él también cayó en la cuenta de que las anclas de media tonelada del *Whydah* eran la única esperanza que les quedaba de salvarse.

Los hombres luchaban por seguir las órdenes mientras el oleaje engullía la cubierta. Los timoneles, con las piernas abiertas, hacían girar la rueda y colocaban la gran proa del barco encarada al viento. Las anclas salpicaron al caer al agua y los gruesos cabos empezaron a deslizarse hacia abajo. Todo el mundo aguantó la respiración mientras las cuerdas se tensaban. Quizá se produjo una pausa de un segundo, cuando, por un momento, el

Whydah dejó de avanzar a la deriva hacia el caos de espuma que los amenazaba por detrás; pero de inmediato, notaron que llevaban las anclas a rastras. El *Whydah* estaba condenado.

Al menos quedaba una oportunidad de salvar a la tripulación, haciendo lo mismo que habían puesto en práctica los del *Mary Anne*. Tenían que intentar acercar el barco a la costa con cuidado, con la proa por delante, con la esperanza de llegar lo suficientemente lejos como para que un nadador tuviera esperanzas de llegar a la costa por entre el violento oleaje. Bellamy ordenó a sus hombres que cortasen las amarras de las anclas. En cuanto hubo caído el último

golpe de hacha —las gruesas cuerdas del ancla ya se movían libres—, Bellamy ordenó a los timoneles virar en redondo, para encarar la nave directamente hacia la playa. Pero la nave se negó a virar. Todos contemplaron, aterrorizados, cómo el barco derivaba hacia atrás con la popa por delante, sobre olas de nueve metros, hacia el blanco y difuso caos que reventaba a los pies de los acantilados.

El *Whydah* encalló con una fuerza terrible. Probablemente, la sacudida hizo que todos los hombres de las jarcias salieran disparados al mortífero océano, donde alternarían los embates contra el fondo para, al momento, verse succionados de nuevo hasta la playa por

la fuerza de la resaca. Un cañón se desató de su aparejo y se precipitó a toda velocidad por las cubiertas inferiores, arrollando a todo aquel que encontraba a su paso: lanzó a un pirata por la cubierta con tantísima fuerza, que acabó con el asa de una tetera de peltre completamente incrustada en su clavícula. El pequeño John King, el pirata voluntario de nueve años, quedó aplastado entre las cubiertas, vestido aún con las medias de seda y aquellos zapatitos de piel tan caros que su madre le había puesto a bordo del *Bonetta*, hacía tan sólo unos meses. Al cabo de un cuarto de hora, un violento golpe de las olas partió el palo mayor del *Whydah* y lo precipitó hacia un costado. Las olas

rompían sobre la cubierta superior y el agua se precipitaba en medio de la confusión y el desorden; los cañones chocaban contra todo, al igual que los barriles de la carga en las cubiertas inferiores. Al amanecer, el casco del *Whydah* se partió y arrojó al mar a muertos y a vivos.

Mientras la tormenta seguía bramando en las primeras horas de la mañana, el reflujo de la marea iba acumulando más y más cuerpos, en la orilla. Entre los cadáveres abotargados y destrozados, sólo se revolvían dos hombres. Uno era John Julian, el indio mosquito que había servido en las piraguas de Bellamy. El otro era Thomas Davis, uno de los carpinteros del *St. Michael* al que

obligaron a enrolarse por la fuerza. Samuel Bellamy y otros ciento sesenta hombres —piratas y prisioneros, blancos, negros e indios— habían perecido durante la tormenta.

A diez millas al sur, los piratas del *Mary Anne* daban las gracias por estar vivos. Al alba vieron que habían encallado en una isla que medio sobresalía en una bahía pequeñita y protegida. Probablemente, la tripulación del *Mary Anne* reconoció el lugar: la isla de Pochet, al sur de Eastham. Con la marea baja, la mitad del *Mary Anne* estaba fuera del agua, frente a la isla, y los hombres pudieron bajar a tierra sin

mojarse siquiera los pies. Permanecieron en la playa unas horas, comiéndose unos dulces y bebiendo más vino.

Hacia las diez de la mañana, dos vecinos de la localidad, que habían visto el navío embarrancado, se acercaron remando en una canoa y trasladaron a los náufragos a tierra firme. No parece que aquellos hombres, John Cole y William Smith, sospechasen nada, ni siquiera cuando los piratas entraron en acaloradas discusiones mezclando el inglés, el francés y el holandés. Quizá oyeran, por casualidad, que unos cuantos marineros que habían naufragado querían llegar a Rhode Island lo antes posible; es de suponer

que para refugiarse entre la gente de Williams. Los otros parecían más apagados; estuvieron sentados alrededor del fuego, en casa de John Cole, hasta que de repente uno empezó a hablar. Era Alexander Mackconachy, que soltó sin previo aviso que los otros ocho eran piratas despiadados, miembros de la infame tripulación de «Black Sam» Bellamy. Los piratas supieron que había llegado la hora de marcharse. Se despidieron de la familia de John Cole, que se había quedado estupefacta, y salieron disparados bajo la lluvia.

Sólo consiguieron llegar hasta la taberna de Eastham antes de que el juez de paz, John Doane, y sus hombres les dieran caza. Alertado por John Cole,

Doane había ido derecho a la taberna, uno de los pocos sitios en los que un extranjero podía hacerse con caballos. Al poco tiempo, Doane tenía bajo custodia a la dotación completa del *Mary Anne* —piratas y cautivos sin distinción— y los hizo desfilar a todos por la fangosa calle que conducía a la prisión de Barnstable.

Los piratas del *Ann Galley* y el *Fisher* tuvieron más suerte que el resto. Gracias a su buena fortuna —o a que sus naves eran bastante más ligeras— las anclas aguantaron toda la noche. A las diez de la mañana, aún caía una cortina de agua y el viento soplaba hacia el oeste,

alejándolos de tierra, en lugar de acercarlos. Noland, aliviadísimo, ordenó izar las velas y levar anclas. Navegando en popa cerrada, se alejaron del rompiente de las olas, rumbo a la costa de Maine, donde esperaban encontrar el *Whydah* y sus reservas del tesoro.

Diez millas más allá, Noland decidió que había llegado la hora de librarse del *Fisher*. Los piratas pasaron toda la tripulación y bienes de valor a bordo del *Ann* y abandonaron al *Fisher* flotando en el mar, sin tripulación y con las escotillas abiertas y expuestas a las tormentas.

Transcurridos dos días, el 29 de abril, el *Ann* echó el ancla en la parte de

sotavento de la isla de Monhegan, una formación rocosa, alta, situada a diez millas de la costa de Maine. Monhegan había contado con una ocupación inglesa irregular desde 1614; allí se había organizado una de las primeras explotaciones pesqueras inglesas de carácter anual. Pero en aquel tempestuoso día de 1717, tal vez no hubiera nadie en la isla para recibir a los piratas. La mayoría de las colonias de Maine habían sido destruidas por los indios wabanaki, en alianza con los franceses. La zona central y oriental de la costa aún estaban en disputa entre franceses y británicos, incluida la isla de Monhegan y otras semejantes, como las de Damariscove y Matinicus.

Monhegan disponía de agua dulce y ofrecía un acceso bastante fácil a algunas de las mejores zonas de pesca de bacalao en América. Quizá no disponía de un puerto cómodo, pero para forajidos en fuga, era un lugar seguro donde aguardar tranquilamente a que llegasen el *Whydah*, el *Marianne* y el *Mary Anne*.

Sin embargo, iban pasando los días sin que vieran ninguna señal de las otras naves. Noland y los demás empezaron a temer lo peor: que ellos eran el último vestigio de la mayor flota pirata de las Américas.

Thomas Davis, uno de los dos

supervivientes del naufragio del *Whydah*, se había arrastrado hasta salir del rompiente de las olas y, temblando de frío y agotamiento, fue dando tumbos en medio de la oscuridad en busca de un refugio. Fue caminando por la playa un buen rato, bajo el terrible aguacero, junto a los infranqueables acantilados arenosos que lo encerraban entre el muro y el mar. Cuando la luz de los rayos los iluminaba, aquellos cortados parecían extenderse hasta el infinito en ambas direcciones. Sólo había una vía de escape: Davis empezó a escalar.

Por fortuna, era todavía joven, con sólo veintidós años, y es de suponer que gozaba de buena salud, puesto que —como sea que fuere, y a pesar del frío y

el agotamiento— consiguió alcanzar la cima de aquella pared arenosa de treinta metros. Es de suponer que tuvo que descansar un poco al llegar arriba de todo, una sobrecogedora llanura de hierba que se extendía ante sus ojos entre la bruma. Detrás y más abajo, donde rompían las olas, los restos destrozados del *Whydah* se iluminaban de pronto con los relámpagos, como una aparición fantasmal. Al final, fue avanzando a trompicones, tembloroso, bajo la lluvia y el viento, cada vez más lejos del mar.

A las cinco de la noche, Davis llegó por fin a la granja de Samuel Harding, a tres kilómetros del naufragio. El carpintero consiguió relatar su historia

al vecino de Eastham. Harding debió de prestar muchísima atención cuando oyó hablar del naufragio, porque casi no tuvo tiempo de coger su caballo. Davis, medio ahogado, se encontró pegado a su espalda y de camino a la playa.

Harding rodeó los acantilados y, con la guía de Davis, llegó hasta el lugar del hundimiento. Para entonces, el casco del *Whydah* se había separado en dos mitades, azotadas una vez tras otra por la tormenta, y el barco, su cargamento y la tripulación yacían esparcidos y destrozados al pie del acantilado. Ataron al caballo lo que hallaron de valor y, cuando estaba cargado hasta los topes, regresaron a la granja de Harding. Nada más llegar, Hardings volvió a

emprender el mismo viaje, una vez tras otra, durante las primeras horas de la mañana.

Hacia las diez, se unieron a Harding su hermano Abiah, sus vecinos Edward Knowles y Jonathan Cole,[35] y otros siete hombres, que recogían los bienes de valor tan rápido como podían, conscientes de que las autoridades llegarían en cualquier momento. Probablemente, fueron raqueando entre los cadáveres que la tormenta había vapuleado y que terminaron apilados sobre la arena de playa, cada vez más numerosos; al anochecer, ya sumaban más de cincuenta. Desposeían a aquellos muertos de los botones y las hebillas de plata, de las joyas y de las monedas. Al

final resultó que casi les sobraba tiempo. El juez de paz de Eastham, Doane, estuvo liado durante todo el día, interceptando y arrestando a la tripulación del *Mary Anne* al otro lado del pueblo y escoltándolos hasta Barnstable. Doane no llegó hasta el lugar del naufragio antes de la mañana siguiente, el domingo 28, y se encontró con que para entonces había «desaparecido todo lo de valor». Más tarde, Doane afirmó que entonces «ordenó a los vecinos» de la zona que «salvasen lo que pudieran para el rey», mientras que el juez de instrucción de la localidad —el suegro de Jonathan Cole — supervisaba el entierro de sesenta y dos ahogados y, entretanto, reunió

«varios artículos que pertenecían al [naufragio‡]». El valor total de lo que reservaron para el rey no sumaba más de doscientas libras esterlinas, lo que sugiere que varios miles de libras en objetos preciosos acabaron en manos de las buenas gentes de Eastham. Difícilmente podría haber sucedido de otra manera. Al cabo de un par de días, unas doscientas personas —casi todos los habitantes de la ciudad sin discapacidades— procedían al saqueo definitivo de los restos, cortando trozos de vela y sacando «la riqueza de la arena».

Más adelante se informó de un extraño suceso a las autoridades venidas desde Boston. El lunes 29, cuando aún no

habían pasado tres días desde el hundimiento del *Whydah*, vieron llegar a la playa una «balandra realmente grande». El misterioso navío se acercó al vestigio más grande del *Whydah* y luego arrió un bote al agua. Unos cuantos miembros de la tripulación fueron remando y examinaron los restos descompuestos por las condiciones del clima. Aquella nave dio caza a unos cuantos barcos pesqueros de la zona, antes de desaparecer mar adentro. Las autoridades coloniales supusieron que debía de tratarse del consorte del *Whydah*, un error que legaron a la historia.

El 29 de abril, Paulsgrave Williams estaba a 140 millas al sudeste, surcando las aguas en busca de presas. Se hallaba cerca de la entrada del estrecho de Long Island y aún ignoraba la destrucción del *Whydah*.

En el día anterior, su dotación había saqueado una balandra de Connecticut, a la que sustrajo tres fanegas de sal y a dos de sus marineros. Uno de ellos, Edward Sargeant, conocía bien la zona de los alrededores y lo obligaron a trabajar de piloto mientras merodeasen en las aguas situadas entre Montauk y la isla de Martha's Vineyard. Por desgracia para los piratas, ni aquel día ni en los varios que siguieron pudieron apresar ninguna otra nave, lo cual produjo un

estado de descontento generalizado entre la tripulación.

El 3 de mayo, cerca de la isla desierta conocida como Tierra de Nadie, al sur de Martha's Vineyard, apresaron dos balandras comerciales que procedían de Carolina del Norte. Al *Hannah and Mary* le quitaron artículos que servirían para la reparación del *Marianne*, así como un hombre de Devonshire, que vivía en Boston y podía indicarles una ruta segura para rodear el cabo Cod en dirección a Maine. El segundo balandro, un navío menor de Portsmouth, Nuevo Hampshire, no llevaba nada de valor. Aquellas miserables ganancias no pudieron calmar a la tripulación; no cabe duda de que las quejas se

prolongaron todo el tiempo que el *Marianne* no apresó nada que valiera la pena. Pasó una semana, dos, y seguían sin botín. Llegado aquel momento, se dirigieron a Maine, donde tenían la esperanza de encontrar a Bellamy y el *Whydah*, un comandante leal y un barco imparable colocarían las cosas en su sitio.

Con la guía de su piloto cautivo, el *Marianne* permaneció lejos del cabo Cod, rumbo a cabo Elizabeth, un saliente destacado al sur de Maine, que podía verse desde varias millas mar adentro. No tenían forma de saber que, en aquel mismo momento, el *Whydah* yacía diseminado en el rompiente de las olas justo en su horizonte occidental.

A mediodía del 17 de mayo de 1717, a unas setenta y cinco millas mar adentro, interceptaron un pesquero, el *Elizabeth*, que se dirigía hacia Salem (Massachusetts), a los grandes bancos pesqueros de bacalao de Georges. No había nada de oro en aquel botín, por descontado, que resultó miserable: tan sólo dieciséis barriles enormes llenos de sal, carnadas y comida. El balandro era pequeño, pero Williams consideró que tenía el tamaño adecuado para ayudar a carenar el *Marianne* cuando por fin dieran con la ruta hacia Damariscove. Los piratas obligaron al patrón del *Elizabeth* a subir a bordo, dejaron a unos cuantos de los suyos en el pesquero y siguieron su trayecto hacia

Maine.

El domingo 18, al romper el alba, los hombres de Williams avistaron el llamativo perfil del cabo Elizabeth. Como el piloto desconocía cómo llegar hasta Damariscove, los piratas decidieron hacer navegar directamente al *Marianne* hasta el puerto más próximo, para raptar a un marinero local. A las pocas horas echaban el ancla entre el cabo Elizabeth y la isla de Richmond, donde los muelles y los desechos asociados a una estación pesquera que llevaba setenta años en marcha los contemplaban con descaro. Los pescadores de la base se habían marchado hacía mucho tiempo, pero en tierra firme había una granja, un

pequeño balandro anclado en el puerto y un bote o dos fuera del agua, en una playa cubierta de algas. No cabía duda, pensó Williams, de que allí podrían encontrar un piloto.

Más arriba, en la granja, Dominicus Jordan empezaba a olerse los problemas. Había nacido en las costas del pequeño fondeadero, pero sus ojos habían visto más guerras y más violencia que la mayoría de los piratas. Al principio de la guerra de Sucesión española, una banda de indios había ocupado la casa fortificada de sus padres; el padre de Dominicus, un tipo gigante con una fama que daba miedo, le clavó un hacha a un indio en medio de la cabeza. Los demás indios lo mataron a

él y se llevaron a su hijo de diecinueve años (otro Dominicus), a su madre y a cinco hermanos hacia los terrenos salvajes de Canadá. La familia pasó los siguientes trece años con los indios, aprendiendo su lengua de formas muy diversas, antes de que los liberasen en 1715. Dominicus echó un vistazo a la balandra guerra y su abundante tripulación y vio lo suficiente como para saber que tenía que largarse. Cogió a su esposa y a su hijo de tres años y, junto con los sirvientes, se marcharon al bosque.

Los hombres de Williams pasaron el día y la noche en el cabo Elizabeth, desvalijando las posesiones de Jordan. En cierto momento, los piratas

detuvieron un infortunado bote pesquero que había entrado en el fondeadero. Uno de los pescadores admitió conocer el camino a Damariscove y Monhegan y lo obligaron a enrolarse como piloto. A su joven ayudante lo dejaron ir en la playa y huyó a toda prisa a través del bosque, para advertir a la población vecina de Falmouth que había piratas en la zona.

Aquella tarde navegaron treinta millas al este, hacia la isla de Damariscove, cerca de donde hoy se encuentra el puerto de Boothbay. Allí se avistaba una larga isla rocosa, con una cómoda caleta enclavada en la parte sur; Damariscove había sido un lugar de encuentro para los pescadores desde hacía más de un siglo. Tras la devastación de las guerras

con los indios, la isla permanecía deshabitada, dejando aparte tal vez las visitas ocasionales de pescadores que necesitaban un lugar en el que pernoctar tras una larga jornada sacando bacalaos de hasta 1,5 metros de longitud en las frías aguas del golfo de Maine. Anclados a salvo en la caleta, las cabezas de los mástiles del *Marianne* quedaban casi ocultas a la vista, tras los caballones llenos de matorrales que se alzaban en ambos lados. Se trataba de un lugar seguro, en el que ocultarse confiadamente, descansar y reparar la nave. No obstante, no había señales de que el *Whydah* hubiera honrado a la isla con su presencia.

Williams se quedó en Damariscove

cinco días, con la vana esperanza de que Bellamy apareciera de repente, con el barco y el tesoro intactos. Hizo cuanto pudo por dejar bien reparado el *Marianne*: vació la carga, le quitó el mástil roto y carenó la parte inferior del casco. Los que no trabajaban, se reunían en la playa de grava, a la entrada de la cueva, con semblante serio, haciendo recuento del miserable tesoro recogido: diez cañones; algunos achicadores hechos con lana y sábanas; un poco de hierro desperdigado; y unos cuantos barriles de sal, de comida y de agua. A medida que iban pasando los días e iba quedando claro que el *Whydah* no acudiría a su cita, la imagen del enorme montón de oro y joyas almacenadas en

sus bodegas tuvo que perseguir a los hombres, agotados.

Pese a que se encontraban a tan sólo quince millas de Monhegan, parece que los marineros de Williams no se llegaron a encontrar nunca con sus compañeros piratas del *Ann Galley* y el *Fisher*. Como la tripulación del *Marianne*, Noland y los suyos se habían entretenido durante un tiempo en las islas exteriores de la costa central de Maine, reparando las naves y saqueando a los pequeños pesqueros que se les cruzaban al paso. Aquellos piratas, conocedores a fondo de los peligros que la tormenta había supuesto para el *Whydah*, probablemente habían abandonado ya toda esperanza y

pusieron rumbo sur, buscando la seguridad de las Bahamas.

El 23 de mayo, Williams, también se vio obligado a admitir que su amigo no había acudido a la cita. Con un mal presentimiento, la tripulación votó iniciar el largo y peligroso camino de regreso a Nassau. Navegaron hacia el sur, al cabo Elizabeth, donde liberaron al *Elizabeth* y los otros navíos pesqueros, y luego pusieron rumbo a cabo Cod.

A última hora de la mañana del 25, cuando ya se veía el cabo Cod, los hombres de Williams conocieron por fin el fatal destino de Bellamy. El portador de las malas noticias fue Samuel Skinner, capitán de la goleta *Swallow*,

de Salem, a la cual los piratas detuvieron justo al entrar en la bahía de Massachusetts. La destrucción del *Whydah* estaba entonces en boca de todos, desde Portsmouth hasta Newport y más allá —quizá les dijera Skinner— y aparecía también en las páginas del *Boston News-Letter*. El *Whydah*, el tesoro y el amigo y cómplice de Williams se habían ido, destruidos por el propio mar. Williams, se supone que afectado aún por las noticias, dejó marchar al *Swallow* y navegó alejándose de la bahía.

En Boston, la mayor ciudad británica en el continente americano, la

destrucción del *Whydah* había supuesto un cierto consuelo. No pasaban muchos días sin que les llegasen noticias de algún barco que arribaba a los puertos de Nueva Inglaterra con historias de ataques piratas: pesqueros en Maine y el golfo abierto; barcos de cabotaje frente a las costas de Connecticut, Rhode Island, Martha's Vineyard y el Cabo. Por primera vez desde que se iniciara la piratería, no había un lugar en las aguas de Nueva Inglaterra que pareciera a salvo de los hombres de la bandera negra.

El gobernador de Massachusetts, Samuel Shute, puso a la colonia en pie de guerra. Incapaz de confiar en la seguridad de las rutas marítimas, ordenó

que trasladaran a los nueve piratas supervivientes desde Barnstable a Boston «bajo una fuerte vigilancia y lo suficientemente atados, de... condado en condado y de alguacil en alguacil». Durante los primeros días posteriores al naufragio, Boston se quedó sin protección naval. Incluso después del 2 de mayo, cuando por fin llegó la fragata de quinta HMS *Rose*, desde las Antillas, Shute siguió preocupado por la seguridad del comercio. El día 9, envió la fragata al cabo Cod, donde se pasó casi tres semanas patrullando en busca de los piratas, incluido un día completo en el que permaneció en el mismo lugar del hundimiento. Las noticias sobre el desembarco del *Marianne* en el cabo

Elizabeth llegaron al gobernador el 21 de mayo, y lo pusieron lo suficientemente nervioso como para ordenar el cierre del puerto de Boston durante una semana. Armó una balandra, la *Mary Free Love*, que mandó como nave corsaria a la caza de Williams y Noland. Incluso permitió al capitán del *Rose* que tomara a veinte hombres de Boston, para asegurarse de que los piratas no los superarían en número mientras patrullaban la costa. Toda Nueva Inglaterra pendía de un hilo.

Sin embargo, nadie estaba pasando más miedo que los piratas apresados. Habían llegado a Boston el 4 de mayo, caminaron colina arriba por delante del Ayuntamiento y luego los arrojaron a las

celdas de la deteriorada cárcel de Boston. Además de los siete hombres del *Mary Anne*, entre los prisioneros estaban Thomas Davis y John Julian, a quienes había apresado el juez de paz Doane antes de que se pudieran alejar de la playa. Al poco tiempo, Julian fue separado del resto y destinado, debido a lo oscuro de su piel, al mercado de esclavos.[36] Los otros ocho prisioneros tal vez desearon por primera vez en su vida no ser blancos, porque a menos que algunos de sus colegas fuesen hasta Boston para liberarlos, sabían que tenían grandes probabilidades de morir en la horca. Tal vez conservaban la esperanza, mientras yacían en sus celdas, de que sus hermanos de las

Bahamas se enterarían de su destino y acudirían al rescate.

8
Barbanegra

MAYO-DICIEMBRE DE 1717

Cuando Barbanegra y Hornigold regresaron de Tierra Firme a las Bahamas con el *Bonnet* —una estupenda goleta de combate— y cien mil libras esterlinas de botín, su reputación subió a

lo más alto. Hornigold era, entonces, un líder indiscutible en la república de los piratas, puesto que ocupaba junto con su rival Henry Jennings. Barbanegra, que en aquel momento tenía treinta y siete años, era visto como uno de los mejores capitanes en el archipiélago, valiente y efectivo. A diferencia de Bellamy, Barbanegra no tenía ninguna intención de desbancar a su comodoro, sobre todo después de que Hornigold empezara a mostrarse menos reticente a la hora de abordar barcos ingleses.

Se había difundido el rumor de que el joven Sam Bellamy había apresado un navío poderoso y lo había llevado al norte, para interceptar los envíos marítimos que en primavera llegaban a

las colonias desde Europa y el Caribe. Había otras dotaciones piratas que también se preparaban para seguir su ejemplo y se dedicaban a cargar sus naves con el avituallamiento necesario. El pirata francés Olivier La Buse estaba de vuelta en Nassau y se había hecho con un barco potente que, con 250 toneladas y veinte cañones en su haber, casi podía equipararse en fuerza al *Whydah*. El francés estaba muy atareado reclutando más marineros; cuando llegase a 150, tenía la intención de navegar hacia Nueva Inglaterra, hacer un reconocimiento con Bellamy y seguir hasta Nueva Escocia y Terranova. Jennings, sin embargo, no tenía interés en navegar hacia el norte; sólo él entre

los capitanes piratas seguía negándose a atacar barcos británicos, los únicos que se podían encontrar con cierta regularidad por aquellas zonas. Charles Vane, por su parte, tampoco demostraba gran interés por acercarse a aguas más frías; como muchos de los marineros de Jennings, parecía contento de disfrutar de sus riquezas y de su libertad en tierra.

Tras una breve pausa, durante la cual Hornigold realizó reparaciones en el *Bonnet* hasta dejarlo como una auténtica goleta apta para la lucha, Barbanegra y Hornigold se lanzaron al mar, aunque permanecieron muy cerca de casa. A principios de julio, merodearon por las aguas de Cuba en sus respectivas embarcaciones, con la esperanza de

interceptar algunos transatlánticos bien cargados. En su lugar, se encontraron con un balandro a las órdenes del capitán Bishop, que navegaba desde La Habana a Nueva York con un cargamento de harina. No era oro, sin duda; pero siempre había demanda de harina en las Bahamas, donde los piratas superaban de largo a los pocos granjeros que aún no se habían marchado. Se tomaron el tiempo de trasladar 120 barriles de la carga a bordo de su propia balandra antes de permitir al capitán Bishop seguir adelante con su trayecto. A la semana, más o menos, y un poco más al oeste, apresaron un segundo navío comercial con rumbo a Nueva York, que

capitaneaba un tal Thurbar, a varios días de distancia de Jamaica; los piratas no encontraron nada de interés a bordo, aparte de «unos pocos galones de ron», que birlaron antes de permitir la marcha del navío. La tripulación tuvo que pensar que eran unas ganancias algo escasas. ¿Tal vez deberían haber seguido a sus colegas hacia el norte, después de todo?

En agosto, Thatch y Hornigold estaban de vuelta en Nassau, con su cargamento de harina, que aseguraba que a nadie le iba a faltar el pan en los meses venideros. Es de suponer que los primeros días los pasaron bajando la carga y preparándose para otra salida más larga por el litoral oriental

americano. La Hermandad parecía casi invulnerable; con su autoridad controlaba de un modo casi indiscutible las rutas marítimas desde Jamaica hasta Nueva York. Dado que compartían con los otros capitanes piratas los informes de espionaje que obtenían a partir de sus prisioneros y de los comerciantes de la isla de Harbor, llegaron a la conclusión de que la Royal Navy era incapaz de detenerlos. El HMS *Shoreham* hacía muy poco que había regresado a Virginia y, según decían, se hallaba en un estado tan lamentable que su capitán no se atrevía a abandonar la protección de la bahía de Chesapeake. Los hombres de Sam Bellamy habían aterrorizado hasta tal punto las islas Leeward (o de

Sotavento) que, con los simples rumores de su presencia, el gobernador de la colonia renunció a un viaje a bordo del HMS *Seaford* por temor a ser capturado. En las Barbados se afirmaba que la tripulación del *Scarborough* estaba completamente incapacitada por las enfermedades. En cuanto a Jamaica, no quedaban más que dos o tres barcos para proteger miles de kilómetros de costa desde Barbados a Maine. Corrían rumores de que los refuerzos estaban de camino desde Inglaterra, pero por el momento, al parecer, las Américas eran completamente suyas.

Algunos piratas —sobre todo escoceses y corsarios del ex gobernador Hamilton— habían empezado a dejar

ver aspiraciones más elevadas. Estos individuos se resistían al rey Jorge y hasta entonces se habían visto frustrados por el fracaso de la rebelión jacobita de 1715. Cuando empezaron a notar el poder del que gozaban, aquellos piratas partidarios de los Estuardo hablaron de prestar sus servicios al «Pretendiente» —Jacobo III Estuardo—, que vivía de nuevo exiliado en Francia. Aquella facción, entre la que probablemente se encontraban Jennings, Vane y unos cuantos de los hombres de Barbanegra y Williams, iba estableciendo contacto con simpatizantes jacobitas en Inglaterra, a través de quienes esperaban un día asegurarse las comisiones corsarias del rey Estuardo. La

variopinta república de piratas estaba preparada para saltar al escenario mundial y ocupar posiciones en la gran lucha geopolítica de la época.

Pero entonces llegaron malas noticias.

El *Marianne*, con las velas hechas jirones y el mástil sustituido por jarcias temporales, entró renqueando en el puerto de Nassau, seguido por un *Ann Galley* bastante estropeado por la tormenta, a las órdenes de Richard Noland. En el alcázar del *Marianne* surgía a la vista de todos Paulsgrave Williams, pero a Sam Bellamy, su compañero del alma, no se lo veía por ninguna parte.

Williams y Noland relataron las trágicas noticias de la destrucción del

Whydah, lo que se contaba de nueve supervivientes que aguardaban el juicio en Boston —con pocas esperanzas de que los absolvieran— y que Bellamy no estaba entre ellos. Los gobernadores de Massachusetts y Rhode Island habían dispuesto por lo menos tres corsarios para que salieran detrás de Williams, lo cual obligó a los piratas a salir de las aguas de Nueva Inglaterra. Williams había seguido con el saqueo de naves durante su trayecto por las costas de Nueva Jersey, hacia el sur, por Delaware y las Carolinas, haciéndose con suficiente vino y provisiones como para mantener a los hombres con vida. Ya fuera a consecuencia de muertes o de deserciones, su dotación se había

reducido a treinta hombres escasos. Noland, con quien se había reunido durante el viaje, llevaba a bordo una veintena. De los 125 piratas que partieron del sur de las Bahamas con Bellamy a principios de aquella primavera, por lo tanto, solamente quedaban unos cincuenta.

Aquellas noticias indignaron de un modo particular a Barbanegra. Su amigo Bellamy había muerto y los estúpidos beatucos de Boston estaban empeñados en ejecutar a los últimos supervivientes. No podía dejar que aquello sucediese y, si se hacía inevitable, Barbanegra desataría una terrible venganza sobre el pueblo de Nueva Inglaterra. En sus conversaciones con Williams y Noland,

es probable que contemplase la posibilidad de lanzar un ataque sobre Boston y liberar a los prisioneros de aquella vieja cárcel. Pero para llevar a cabo un plan tan audaz, Barbanegra necesitaría su propio navío.

A finales de agosto, un barco nuevo entró en el puerto, con las velas y las jarcias raídas, las cubiertas llenas de señales reveladoras de una lucha prolongada. Era un buque de guerra que enarbolaba bandera negra, pero en Nassau nadie lo había visto antes. Cuando el capitán se dejó ver, quienes estaban observando se quedaron aterrados. Ataviado con un magnífico traje, pero con el cuerpo cubierto de vendajes, se veía la figura de un

caballero regordete con el aspecto de no haber pasado prácticamente un solo día en el mar. Nadie de entre todos los que contemplaron aquel día al refinado marinero de agua dulce cojeando por la cubierta hubiera imaginado jamás que estaba destinado a convertirse en un importante cómplice de Barbanegra.

Stede Bonnet, el hombre del traje, era el más insólito de los piratas. Había nacido en Barbados hacía veintinueve años, en 1688, en una acomodada familia propietaria de una plantación de azúcar. Los ingleses habían colonizado la isla a finales de la década de 1620, una generación antes que Jamaica o las

Bahamas, y el bisabuelo de Stede, Thomas, fue uno de los pioneros. En las nueve décadas que habían transcurrido desde entonces, los Bonnet habían limpiado enormes extensiones de terrenos de selva al sudeste de la capital de la colonia, Bridgetown, usándolas al principio para plantar tabaco y después, con más éxito, cañas de azúcar. Como otros hacendados con fortuna, habían comprado esclavos africanos para que se ocupasen de las cosechas y de las sofocantes tinas de jarabe de azúcar. En la época en la que nació Stede, los Bonnet contaban con una de las fincas más prósperas de la isla, con 160 hectáreas de azúcar, dos molinos de viento y uno que funcionaba con

animales de tiro para extraer el jarabe de las cañas. Stede pasó sus primeros años en la plantación, que había crecido de forma desordenada, en una familia atendida por tres sirvientes y noventa y cuatro esclavos. No le iban a faltar tragedias en su vida. En 1694, cuando sólo tenía seis años, su padre falleció y parece ser que su madre le siguió poco después. La finca quedó al cuidado de sus tutores hasta que él alcanzó la mayoría de edad. Se había convertido en un niño huérfano con un pequeño ejército de sirvientes y esclavos.

Bonnet estaba preparado para ocupar su lugar en la aristocracia de las Barbados. Había recibido una educación liberal, fue comandante en la milicia de

la isla y cortejó a la hija de otro importante hacendado, William Allamby. En 1709, cuando contaba ya veintiún años, contrajo matrimonio con la joven Mary Allamby en la iglesia de San Miguel, en Bridgetown, a un tiro de piedra de la brillante superficie de la bahía de Carlisle. Levantaron su casa justo al sur del puerto de Bridgetown, donde Bonnet gozaba de «la estima y el reconocimiento generales». Entonces todo empezó a torcerse.

Su primer hijo, Allamby Bonnet, murió a muy corta edad. Aquello supuso un fuerte golpe para Stede Bonnet. Le siguieron otras tres criaturas —Edward, Stede y Mary—, pero Bonnet seguía con el ánimo abatido. Cayó en una

depresión, incluso en la locura. Sus amigos tenían la impresión de que padecía «una afección mental, que por desgracia se había hecho demasiado perceptible en su persona [desde hacía‡ algún tiempo» y que se suponía venía provocada «por ciertos desasosiegos que encontró en su estado marital».

Hacia finales de 1716, Bonnet traspasó su límite. Sus compañeros, también propietarios, estaban enfurecidos por los estragos que les causaban Bellamy y Williams, que en efecto hicieron mucho daño al comercio de las vecinas islas de Sotavento. Bonnet, en cambio, estaba entusiasmado. Aunque también era terrateniente hasta la médula y desconocía por completo las

artes de la navegación y marinería, decidió construirse su propio barco de guerra. Contrató un astillero local para fabricar un buque de sesenta toneladas, capaz de llevar a bordo diez cañones y setenta hombres, si no más. Tuvo que comunicar a las autoridades que pretendía usarlo como nave corsaria; afirmó que su destino sería Antigua o bien Jamaica, donde esperaba que le concedieran una patente para ir a la zaga de los piratas. En realidad, lo que pretendía era convertirse en uno de ellos.

Cuando tuvo terminada la nave, Bonnet la bautizó con el nombre de *Revenge* y se dispuso a reunir una tripulación. En un gesto que dejaba

traslucir su ignorancia en lo relativo a los hábitos y costumbres de piratas y corsarios, pagó a los hombres un sueldo en metálico, en lugar de las consabidas participaciones. Debió de pagar bien a sus oficiales, porque tenía que confiar en ellos plenamente para manejar su barco. Tal vez su tripulación albergaba razones políticas para unirse al excéntrico hacendado; había muchos más escoceses que normalmente y, durante los meses venideros, algunos de ellos manifestarían sus tendencias jacobitas. Mientras los oficiales se encargaban de buscar las armas, las reservas y las provisiones adecuadas, Bonnet se concentró en lo que consideraba más importante para

alcanzar el éxito como pirata: dotar su cabina con una amplia biblioteca.

Una noche, a finales de la primavera de 1717, subió a bordo del *Revenge* y ordenó a su tripulación de contratados que se preparasen para zarpar. Al amparo de la oscuridad, el buque salió de las aguas de la bahía de Carlisle, dejando atrás a la esposa de Bonnet con su hija pequeña y los niños, de tres y cuatro años. Jamás volvería a verlos; a ninguno.

Temeroso, tal vez, de que lo reconociesen en las islas de Sotavento, Bonnet ordenó a su intendente que pusiera rumbo directo hacia América del Norte. Sus asalariados le habían hecho saber que tal vez podían dar con

buenas presas en las cercanías de Charleston, en Carolina del Sur. Era de suponer que nadie iba a reconocerlo allí; pero de camino ordenó a su tripulación que lo llamasen capitán Edwards, por si acaso.

Aunque separadas por unos tres mil kilómetros de océano e islas, las Barbados y Charleston eran lugares bastante parecidos. Tan sólo hacía cincuenta años que un grupo de terratenientes de las Barbados había fundado Charleston y consiguieron reproducir con gran éxito su sociedad esclavista antillana en las marismas costeras de Carolina del Sur. Charleston era una ciudad espesa y amurallada, con tres mil habitantes; en las calles y la

línea de la costa, lisa y pantanosa, se ordenaban casitas al estilo de las de Barbados, con estructuras de techos muy altos, grandes ventanas y balcones, y techados de teja. Fuera de las murallas, las plantaciones de arroz y de azúcar se extendían por kilómetros y más kilómetros a un lado y otro de los ríos Ashley y Cooper; también allí había ejércitos de esclavos negros que se ocupaban de los bochornosos campos y un puñado de blancos armados que los vigilaban. Igual que en las Barbados, los esclavos eran más numerosos que los blancos de la colonia; en este caso, en una proporción de dos a uno. Por tierra, la ciudad quedaba completamente aislada del resto de las Américas

inglesas, de modo que las comunicaciones tenían que realizarse todas por mar. Carolina del Sur era, de hecho, una isla antillana varada en las pantanosas orillas de América del Norte.

Charleston, la única ciudad que merecía tal nombre en todo Carolina del Sur, era particularmente vulnerable a los ataques navales. Estaba situada en una península, en la confluencia de dos ríos, a cinco kilómetros del mar. El acceso al estuario estaba cerrado, en parte, por un extenso banco de arena y contaban con tres pilotos que se ocupaban de guiar a los barcos para esquivar aquel obstáculo en sus entradas y salidas al océano. La costa, en la que «miles de

mosquitos y otros conflictivos insectos atormentaban tanto a hombres como animales», estaba escasamente poblada. La zona colindante de Carolina del Norte apenas contaba con un gobierno, puesto que no había allí más que un puñado de aldeas y menos de diez mil almas depauperadas, esparcidas a lo largo de miles de kilómetros cuadrados de arroyos de aguas lentas y pantanos cenagosos entre Charleston y los cabos de Virginia.

Para un pirata, la situación era inmejorable. Podían patrullar en la entrada del banco, imitando a las arañas para atrapar a todas las naves en su red. Llegado el momento de buscar un refugio para saquear los barcos y

escapar de la ley, había centenares de kilómetros de calas, ensenadas e islas en la costa de Carolina del Norte entre las que ocultarse, lugares cuyo acceso era de una profundidad demasiado escasa o de excesiva dificultad para que un gran buque de guerra pudiera perseguirlos. Para un pirata novel con un barco tan imponente, las Carolinas eran como un parquecito en el que aprender las reglas del juego.

Los hombres de Bonnet guiaron el *Revenge* hacia la parte exterior del banco de Charlestone a finales de agosto de 1717 y aguardaron que llegase la presa. El 26 de agosto llegó en forma de bergantín, a las órdenes del capitán Thomas Porter, desde Boston. El

Revenge, con las cubiertas atiborradas de hombres y cañones, adelantó al capitán Porter y lo obligó a rendirse. La tripulación de presa de Bonnet se sintió decepcionada al descubrir que en el bergantín no había cargamentos que merecieran la pena, pero aun así se quedaron con el barco, para que Porter no pudiera avisar a la ciudad de su presencia en la zona. A las pocas horas, avistaron una balandra que se acercaba por el sur. Se le echaron encima y sacaron los cañones, obligándola a rendirse de inmediato. Bonnet ordenó que registrasen la nave mientras él hablaba con el capitán. Bonnet le había dicho a todo el mundo que era el capitán Edwards, pero el capitán del balandro,

Joseph Palmer, no se dejó engañar; era de las Barbados y, probablemente, se quedó sorprendido al encontrar al comandante Stede Bonnet al mando de un barco pirata. Bonnet, que llevaba ejerciendo de pirata menos de un día, ya había sido descubierto.

El barco de Palmer sí que llevaba un buen cargamento —pequeño, pero valioso— de las principales exportaciones de las Barbados: azúcar, ron y esclavos. El *Revenge*, con las bodegas casi a desbordar de provisiones, no podía cargar con nada más, ni Bonnet quería apelotonar a los esclavos en su ya abarrotado barco. Así —y quizá siguiendo el consejo de su intendente— decidió tomar bajo su

mando las dos naves y poner rumbo a Carolina del Norte para organizar las cosas. A los pocos días, el *Revenge* echaba el ancla en las tranquilas aguas marronosas de una de las ensenadas de la colonia; tal vez en el cabo del Miedo, famoso refugio de piratas y corsarios del siglo anterior. Bajaron la carga del balandro de Palmer y, después de usar la nave para carenar el *Revenge*, le prendieron fuego. Palmer, junto con la tripulación y los esclavos, subió a bordo del bergantín de Porter, al que los piratas habían desposeído de anclas y de buena parte de las jarcias y velas. Al reducir los medios de propulsión, los piratas pretendían concederse una ventaja considerable, provocando un

retraso en la capacidad de Porter para llegar a Charleston y dar la voz de alarma. Quizá se excedieron: el bergantín era tan lento que Porter se vio obligado a dejar en tierra a la mayoría de los esclavos «o se hubieran muerto todos de hambre, por la falta de provisiones». Carolina del Sur no se enteraría de las acciones piratas de Bonnet hasta el 22 de septiembre, cuatro semanas después del suceso. Para entonces, ya estaba muy lejos.

«El comandante no era marinero —escribiría un historiador sobre Bonnet pocos años después— y, por lo tanto, [se vio‡ obligado a ceder en muchas cosas que le vinieron impuestas... por falta de conocimiento que lo capacitase

en cuestiones marítimas.» La primera de esas imposiciones llegó cuando el *Revenge* se hacía al mar desde su refugio en Carolina del Norte. Bonnet estaba empezando a perder el control de su tripulación, que opinaba con gran atrevimiento acerca de hacia dónde deberían encaminar luego el rumbo. Al final, entre «una absoluta confusión», se dirigieron hacia el sur, al estrecho de Florida, tal vez con la idea de probar suerte «pescando» entre los famosos restos españoles. Pero en lugar de aquello, en alguna parte de las aguas de Cuba o tal vez de Florida, se vieron envueltos en una situación que casi le cuesta la vida a Bonnet.

Los piratas expertos evitaban entablar

batalla con barcos mucho más poderosos que los suyos y sabían distinguir un torpe mercante de un mortífero buque de guerra. Stede Bonnet carecía de aquella pericia. Ya fuera por un orgullo desmedido, por incompetencia o por debilidad, permitió que el *Revenge* entrase en combate con un barco de guerra español. Cuando la tripulación consiguió efectuar la retirada, las cubiertas del *Revenge* estaban inundadas de sangre. Más de la mitad de sus hombres —entre treinta y cuarenta— habían muerto o estaban heridos, y el propio Bonnet había sufrido una herida grave, que amenazaba con quitarle la vida. El *Revenge* escapó, probablemente, sólo porque era más

rápido y más ágil que el buque de guerra español. Es decir: que Bonnet podría haber evitado el altercado sin más problemas.

Mientras Bonnet yacía en su cabina entre sus libros, padeciendo dolores atroces, la tripulación inició una carrera hacia el refugio último: la isla de Nueva Providencia y la legendaria sede de los piratas en Nassau.

Los piratas de Nassau pusieron mucha atención al escuchar la historia de Bonnet y sus hombres. En las conversaciones que siguieron, los piratas decidieron ofrecer refugio seguro al excéntrico terrateniente, por lo

menos hasta que se recuperase de sus importantes heridas. No obstante, en compensación, deseaban poder usar su magnífico buque de guerra. Barbanegra, según afirmó Benjamin Hornigold, sería capaz de realizar grandes cosas al mando del *Revenge*, que era muy superior al balandro con el que contaba por entonces. Bonnet, que apenas podía levantarse de la cama, podría seguir ocupando la cabina del capitán, pero Barbanegra estaría al mando del barco. El hacendado —que sufría por los padecimientos psíquicos, pero también por los físicos— difícilmente podía negarse, en aquella situación en la que se encontraba.

Barbanegra pasó a muchos de sus

hombres, añadió dos cañones al *Revenge* y le hizo varias mejoras para el combate. Al cabo de una o dos semanas, todo estaba listo para zarpar en un *Revenge* armado con doce cañones y provisto de 150 hombres, entre ellos, el que durante tanto tiempo fuera segundo de Hornigold, William Howard. Hornigold tenía otras cuestiones a las que atender, pero antes habría acordado encontrarse con Barbanegra en aguas de la costa de Virginia, transcurridas unas pocas semanas. Mediado el mes de septiembre, Barbanegra navegaba por la corriente del Golfo, a la cabeza de su primer puesto de comandante independiente. Pasarían muchos meses antes de que volviera a ver Nassau.

Tras la partida de Barbanegra, Hornigold puso sus cosas en orden. Algunos de los preparativos para su siguiente viaje están documentados, lo que nos abre una ventana a un aspecto muy poco conocido de la vida de los piratas. Primero reclutó a Richard Noland, segundo del fallecido Sam Bellamy, para que trabajase como su agente en Nassau, responsabilizándolo de reclutar a los hombres y mantener vigilados sus intereses en la isla. Luego subió un buen cargamento de bienes, procedentes de saqueos, a bordo de su barco pirata, el *Bonnet* —azúcar, harina y otros artículos de excedente—, y puso rumbo a la isla de Harbor. Allí pasó varios días, comerciando y charlando

con Richard Thompson y otros mercaderes de la isla, que se estaban enriqueciendo a base de pasar contrabando con los productos que compraban a los piratas y vendían en Jamaica y Charleston. Mientras permaneció en la isla, se encontró por sorpresa con Neal Walker, el hijo de su antiguo torturador, Thomas Walker. Parecía que los Walker habían decidido que, si no podían eliminar a los piratas, quizá pudieran sacar algo de dinero con ellos. Neal estaba cargando en su barco toneles de azúcar robado, que los miembros de la tripulación de Hornigold verían más tarde en la nueva residencia en el exilio de Thomas Walker, en un islote de Abaco.

En el agradable fondeadero de la isla de Harbor, Hornigold también se tropezó con un recién llegado a las Bahamas, un pirata francés llamado Jean Bondavais, cuyos hombres ya se habían ganado la reputación de «tratar con rudeza» a los habitantes de la isla. Bondavais, como Hornigold, se estaba preparando para otra travesía pirata, y no tardaron mucho en verse compitiendo por los mismos recursos. Su barco, el *Mary Ann*, bien podría haber sido el *Marianne*, que quizá Williams y su tripulación vendieran bien contentos, después de su espantosa odisea. De ser así, aquello habría fastidiado sobremanera a Hornigold, quien había apresado aquel balandro dieciocho

meses atrás. Los dos capitanes intentaban comprar provisiones a los comerciantes de la isla de Harbor y ambos necesitaban una chalupa y más tripulación; sobre todo, médicos. Hornigold se había apiadado del forzado John Howell y lo había dejado marchar hacía unas cuantas semanas. El pobre hombre, que se resistía a la vida pirata, no había sido capaz de conseguir un pasaje para salir de Nueva Providencia, y vivía con el miedo constante de que alguna tripulación pirata volviera a tomarlo por la fuerza. De algún modo, Bondavais se enteró —quizá por los hombres de Hornigold— y, con discreción, envió a unos hombres a capturarlo en Nassau.

Howell vivía con el comerciante William Pindar; los dos estaban en la casa cuando los hombres de Bondavais aporrearon la puerta. Pindar fue a abrir y se encontró frente a una panda de franceses que empuñaban alfanjes. Le dijeron que venían a por Howell y «por un tonel de ron» y que «lo rajarían con el alfanje» si no les entregaba las dos cosas. Pindar sólo disponía de un galón de ron, que Howell había traído de la ciudad y, cuando se lo dijo a los piratas, fueron «muy rudos» y lo amenazaron con llevarse a Howell a rastras en aquel mismo momento. Howell le dijo a Pindar, al borde de las lágrimas, «que antes escogería volver con Hornigold que irse [con‡ aquellos franceses que lo

trataban tan mal». De algún modo, entre Pindar y él consiguieron entretenerlos durante suficiente tiempo como para que Howell escapara a la casa donde se albergaba Richard Noland. Le suplicó que lo alistase, alegando que «prefería servir con los ingleses que con los franceses, si se veía obligado a decantarse por uno». Noland, compadecido, arregló su alistamiento en la tripulación del *Bonnet*. Poco después, el segundo de Hornigold, John Martin, lo metió en un bote y se lo llevó a la isla de Harbor, donde Hornigold podría protegerlo.

En la isla de Harbor, Bondavais se sintió muy ofendido al enterarse de que el médico estaba a bordo del *Bonnet*.

Los franceses se fueron a ver a Hornigold, solicitando que Howell les fuera devuelto. Hornigold respondió —no sin malicia— que los complacería de buen grado, siempre que el médico estuviese de acuerdo; Howell, por supuesto, se negó. Bodavais transigió y, al fin, zarpó sin el famoso médico. Howell, a pesar de todo, seguía ansioso por escapar de los piratas y lo intentó de varias maneras, pese a que lo situaron bajo una estricta vigilancia. En una ocasión, se acercó a una de las hijas de Richard Thompson, uno de los más destacados ciudadanos de la isla de Harbor, suplicándole que lo ocultara. Pero no había nadie en toda la isla que se atreviese a prestarle ayuda, según

dijo Thompson más adelante, «no fuera que Hornigold les quemase o destruyera sus casas o cometiera cualquier otro tipo de vileza, porque todo el mundo temía tanto a Hornigold que ningún vecino se atrevía a contradecir o pronunciar una palabra más allá de sus órdenes». Cuando el *Bonnet* partió hacia las Bahamas para reunirse con Barbanegra, sabemos que Howell estaba a bordo, obligado a practicar la piratería por segunda vez en menos de un año.

Para entonces, Barbanegra y compañía habían recorrido miles de millas hacia el norte y patrullaban la entrada de la bahía de Delaware, por donde pasaba

todo el comercio de Filadelfia. Durante el viaje desde Nassau, las dudas habían ido ganando terreno en el pensamiento de Barbanegra, a propósito del excéntrico dueño del *Revenge*. La tripulación de Bonnet contaba historias con las que quedaba claro que el terrateniente, incluso cuando estaba sano, estaba plenamente incapacitado para el mando; no distinguía entre una polea y una driza. Bonnet no se apartó de su cabina durante casi todo el trayecto. Cuando se aventuraba a salir a cubierta, llevaba una elegante bata y solía ir con el libro que estaba leyendo en las manos. Su estado mental era igualmente frágil y Barbanegra sospechó que no le supondría ninguna gran proeza

tomar el control permanente del *Revenge* de sus endebles manos.

Hicieron una presa por el camino: el balandro de cuarenta toneladas *Betty*, de Virginia, cargado con vino de Madeira y otras mercancías. El 29 de septiembre, cuando se le aproximaban en la zona de los cabos de Virginia, Barbanegra se puso su nuevo atuendo de batalla, terriblemente aterrador. Llevaba un cabestrillo de seda a los hombros, donde había colocado «tres pares de pistolas, que colgaban de sus fundas como de una bandolera». Bajo el sombrero había atado unas mechas y dejaba que algunas le colgasen por ambos lados del rostro, rodeándolo con un halo de humo y fuego. Con semejantes

adornos, según dejó escrito un biógrafo contemporáneo, y «con su mirada natural, tan fiera y salvaje, el conjunto representaba una figura tal que la imaginación no podía dar con otra idea más acertada del aspecto de una furia del Infierno». Las tripulaciones de los buques mercantes verían aquella aparición, rodeada por un ejército de hombres rudos cargados con mosquetes, alfanjes y granadas de mano primitivas, e invariablemente se rendirían sin disparar un solo tiro. Aquello era exactamente lo que Barbanegra pretendía. Mediante el terror, eliminaba la necesidad de perder hombres y gastar la munición en una batalla; además, se aseguraba de que los navíos apresados

permanecieran indemnes y, de ese modo, conservaban el máximo valor posible para su tripulación. El *Betty* —un modesto barco que realizaba regularmente la ruta del vino desde Virginia a Madeira— se rindió sin problemas y los piratas se hicieron con lo mejor de su cargamento. Puesto que no querían que alertase de su presencia a Virginia y Maryland, Barbanegra ordenó que los trasladasen como prisioneros al *Revenge*. William Howard, su segundo, perforó el casco del *Betty* y, mientras se hundía, saltó a bordo de un bote de remos y regresó a bordo del *Revenge.*

Eran principios de octubre y el *Revenge* se alzaba frente a los elevados

cabos arenosos de Delaware, con cinco balas de cañón almacenadas al lado de cada uno de sus cañones, esperando a su presa. El siguiente que cayó en las garras de los hombres de Barbanegra fue un buque mercante cargado hasta los topes, que enarbolaba bandera inglesa. Resultó que el barco estaba a punto de terminar la décima de las doce semanas que duraba el viaje de Dublín a Filadelfia, con 150 pasajeros amontonados en las cubiertas inferiores, junto con la carga. Casi todos los pasajeros eran en realidad gentes con duros contratos de servidumbre y, como tales, lo más probable es que se encontrasen en un estado bastante lamentable. Las enfermedades

proliferaban entre los inmigrantes apelotonados, en habitáculos con escasa ventilación, donde se enfrentaban a «la falta de provisiones, al hambre, la sed, la hipotermia, el calor, la humedad, la ansiedad, la miseria, las desgracias y las lamentaciones, junto con... los piojos [que‡ abundaban de un modo tan terrible... que se los podía recoger del suelo raspando». Aquellos pasajeros debían de sentirse desesperados por pisar tierra; para su desgracia, se hallaron presos de un salvaje al que le salía fuego y humo de la cabeza.

Bajo las órdenes de Hornigold, Barbanegra se había comportado con cierta mesura, llevándose de los barcos apresados solamente lo que le resultaba

necesario. Pero entonces se vio libre para lanzar propuestas a su antojo ante la tripulación, que resultaban bastante más ambiciosas que las de su mentor. Hornigold había limitado su campo de acción a los robos marítimos, pero, tras la muerte de Bellamy, Barbanegra buscaba causar el mayor daño posible al comercio británico, con la salvedad de no cometer nunca asesinatos innecesarios. Parecía haber declarado la guerra al Imperio británico; deseaba usar la piratería y el terror para llevarlo hacia el desastre.

Los sirvientes semiesclavizados del pasaje apresado poco tenían que temer de aquella concepción más radical de la piratería; en cambio, los comerciantes

que navegaban con ellos tenían mucho que perder. Como otros piratas, los hombres de Barbanegra se llevaron cuanto quisieron del cargamento y los bienes de valor: objetos como monedas, joyas, ron, alimentos, munición e instrumentos para la navegación. Sin embargo, a diferencia de Hornigold o Bellamy, lanzaron el resto al mar. Uno de los mercaderes que estaba en la nave contempló cómo se iban por la borda mil libras de su equipaje personal; suplicó que le permitieran quedarse con la suficiente ropa como para hacerse siquiera un traje, pero los piratas se negaron y dejaron caer por la borda hasta el último arcón lleno de tejidos. Cuando liberaron la nave, no quedaba

absolutamente nada del cargamento.

Durante las dos semanas siguientes, Barbanegra sembró una ola de terror y destrucción en la costa central del Atlántico, como jamás se había visto en tiempos de paz. El *Revenge* surcó las aguas de los cabos de Delaware y las inmediaciones de las Bermudas, Chesapeake y el puerto de Nueva York, lugares en los que nunca permanecía más de cuarenta y ocho horas. Capturaron naves que llegaban desde todas las direcciones: barcos que seguían la ruta de Filadelfia desde Londres, Liverpool o Madeira; balandras que navegaban entre Nueva York y las Antillas; comerciantes de Pensilvania que partían hacia Inglaterra

y destinos aún más remotos. Barbanegra había abordado quince barcos en total y, mientras tanto, se convirtió en el más temido pirata de las Américas, casi de la noche a la mañana.

Capitanes traumatizados llegaban en gran número a Nueva York o Filadelfia, contando grandes dramas. El capitán Spofford relató que, a menos de un día de trayecto de Filadelfia, lo habían obligado a contemplar cómo los hombres de Barbanegra tiraban al mar un millar de listones para barriles y luego tuvo que llenar sus bodegas de carga con la tripulación aterrorizada del *Sea Nymph*, un pailebote de Bristol al que habían apresado al principio de su viaje con rumbo a Portugal. Uno de los

hombres del *Sea Nymph*, el comerciante Joseph Richardson, «recibió un trato muy bárbaro» por parte de los piratas, que lanzaron su cargamento de trigo al agua. El capitán Peter Peters contó que los piratas se habían hecho con su barco, le habían robado veintisiete toneles de vino de Madeira, le derribaron el mástil y lo abandonaron para que embarrancase. Los piratas dejaron la balandra del capitán Grigg anclada en la entrada de la bahía, con los mástiles destrozados y tras llevarse a treinta hombres con contrato de servidumbre. Los piratas robaron asimismo todo el vino de una balandra con rumbo a Virginia, antes de hundirla. La nave del capitán Farmer ya había padecido el

saqueo de otros piratas en el trayecto desde Jamaica, pero los hombres de Barbanegra llegaron al extremo inédito de quitarle las jarcias, el mástil y las anclas para usarlas como repuestos del *Revenge*, antes de subir a bordo a treinta y siete sirvientes apresados y abandonar la nave para que fuese a la deriva hasta encallar cerca de Sandy Hook, en Nueva Jersey. El capitán Sipkins se vio relevado del mando de su «enorme balandra» de Nueva York, que los hombres de Barbanegra se quedaron como barco auxiliar y equiparon con trece cañones.

Los arrogantes piratas se habían jactado de estar aguardando a otro barco, «un buque de treinta cañones»

junto con el cual pretendían navegar a Delaware y poner en estado de sitio la propia Filadelfia. Otros hacían alarde de que en sus planes estaba descender hacia los cabos de Virginia y apresar «allí una buena nave, que les hacía mucha falta». Barbanegra puso especial empeño en aterrorizar a los prisioneros de Nueva Inglaterra en beneficio de los miembros de la tripulación de Bellamy que habían sobrevivido y que luego fueron a pudrirse a la prisión de Boston; les decía que si «alguno de sus compañeros de piratería sufría [en Boston‡, que él lanzaría una venganza temible».

Barbanegra consiguió bastante información a partir de sus prisioneros.

Supieron que los supervivientes del naufragio de Bellamy iban a ser juzgados en cualquier momento y que lo más probable era que se encontrasen en la horca. Si Barbanegra pretendía rescatarlos, sin embargo, lo disuadió del intento la noticia de que el rey Jorge había enviado «una verdadera fuerza» militar para erradicar la piratería en las Américas. Se decía que había dos fragatas en Boston: la HMS *Rose* y la HMS *Squirrel*. A Nueva York había llegado el *Phoenix* y en Virginia estaba el *Lyme*, de sexta clase, que apoyaba al destartalado *Shoreham*. Uno de los prisioneros de Barbanegra, Peter Peters, le contó que mientras estaba cargando el vino en Madeira, en aguas de la costa

africana, habían entrado en el puerto dos fragatas de la Royal Navy; una se dirigía a Nueva York y la otra, a Virginia.[37‡] Si aún no habían llegado, le dijo Peters, no tardarían mucho. Barbanegra tuvo que admitir que la costa oriental de América del Norte se estaba convirtiendo en un lugar peligroso para un barco pirata. Había llegado el momento de cerrar el negocio en la zona y encaminarse hacia el sur, a las islas del Caribe —habiendo tantísimas, era imposible defenderlas todas—, por lo menos hasta que pudiera hacerse otra vez con un buque de guerra.

Hacia finales de octubre, la balandra de Barbanegra y sus diversas presas fueron avistados a su paso por la zona exterior de Long Island, en dirección a

la isla de Gardiner, por la de Block. Debían de dirigirse a una de estas dos islas, a recoger mercancías que Williams había dejado allí, tal vez a depositar parte de su propio tesoro. Fuera cual fuese el motivo de su viaje, los piratas zarparon hacia el sur muy poco después, rumbo a las islas orientales del Caribe.

A diferencia de lo que se refiere en muchos relatos populares, Barbanegra no regresó a las Bahamas de camino hacia el Caribe, ni hay pruebas evidentes de que unieran las fuerzas con Benjamin Hornigold, que al parecer estaba centrado en sus acciones más al

norte; para esas fechas a bordo de la «gran balandra» que, para mayor confusión de todos, se llamaba *Bonnet*. Barbanegra había sembrado tanto terror en la costa que a sus hombres se les atribuía una cantidad de asaltos imposible, puesto que relatos más detallados y verosímiles lo situaban a cientos o miles de millas en el momento en el que, supuestamente, tuvieron lugar. Varios de aquellos informes erróneos lo habían situado cooperando junto con Hornigold y apuntaban la posibilidad de que su antiguo mentor fuera en realidad el responsable de hecho, pero lo ponían en una nave nueva, similar al *Revenge*[38]. De ser así, Hornigold navegaba hacia el norte mientras

Barbanegra y los suyos iban al sur, probablemente mar adentro, en el trayecto hacia la parte más oriental del Caribe, donde las islas Windward (o de Barlovento) se cierran ante el gran Atlántico.

Para mayor confusión, Barbanegra estaba manejando entonces dos naves, por sí solo: el *Revenge* y una de sus presas, una balandra de cuarenta toneladas fabricada en las Bahamas; muy probablemente, la que le quitó al capitán Sipkins. Aquella segunda balandra, cuyo nombre olvidaron mencionar los documentos que han pervivido hasta nuestros días, transportaba ocho cañones y a unos treinta piratas; el *Revenge*, más grande,

contaba con doce cañones y ciento veinte hombres. Los marinos estaban ya acostumbrados a esperar que Hornigold y Barbanegra trabajasen juntos, cada uno en su propia nave; cuando empezaron a moverse con independencia, pero con dos barcos cada uno, no es de extrañar que las víctimas de aquellos hombres entendieran que el otro estaba al mando del segundo barco.

Como Bellamy anteriormente, Barbanegra iba con la idea de apresar un navío poderoso, que permitiera a su banda pirata abordar incluso las fragatas de la Royal Navy. Con dos balandras de guerra a su disposición, los piratas sabían que disponían de oportunidades razonablemente serias de vencer en

combate contra alguno, y Barbanegra sabía dónde encontrarlos. En el mar abierto, justo detrás del arco con el que las islas de Barlovento señalan el extremo último del Caribe, convergían las rutas marítimas transatlánticas. Se podían encontrar barcos que venían de Francia a la Martinica o Guadalupe, de Inglaterra a las Barbados y de España a Tierra Firme, atravesando los pasos de aguas profundas entre las islas. Allí era donde lanzarían las redes los hombres de Barbanegra.

Fue una buena elección. El 17 de noviembre, a los pocos días de haber llegado —o incluso a las pocas horas—, el vigía dio la voz de alarma. En el horizonte se avistaban las velas de un

barco que se aproximaba.

Pierre Dosset, capitán del negrero francés *La Concorde*, no debió sentir ninguna alegría al ver los dos grandes barcos que se le acercaban desde el oeste. Era fácil ver que habría problemas. Debido a los vientos imperantes, muchos barcos navegaban hacia el Caribe por aquella latitud, pero nadie lo hacía en sentido contrario. *La Concorde* era una nave grande, ágil y poderosa: un esclavista de 250 toneladas, con aparejos de buque de tres palos, un sólido casco de roble y suficientes portillas de cañón como para usar hasta cuarenta. La tripulación de

Dosset, sin embargo, no estaba en condiciones de entrar en combate.

Los franceses habían zarpado del puerto de Nantes hacía ocho meses, con una dotación de setenta y cinco hombres y una bodega llena de mercancías con las que comerciar con los reyes y príncipes de Whydah (Ouidah), en la ensenada de Benín, en Africa. El propietario de *La Concorde*, el comerciante Réne Montaudoin, había concedido al capitán Dosset una buena ventaja sobre los capitanes de los negreros rivales: un cargamento por el que los africanos pagarían con muchos esclavos. Las gentes del reino de Whydah sentían gran atracción por los coloridos estampados de algodón que se

fabricaban en la India. Montaudoin, el hombre más rico de Nantes, había levantado su propia fábrica textil cerca de la desembocadura del Loira, que producía imitaciones de los estampados indios de algodón. Con el barco lleno de telas apreciadas, Dosset esperaba un viaje beneficioso y sin apenas complicaciones.

Las cosas salieron mal desde el principio. A los pocos días de abandonar Nantes, Dosset se encontró en medio de dos fuertes tormentas que provocaron daños en el barco y les hicieron perder una de las anclas más caras y la vida de un tripulante. Llegó a Whydah en julio, tras setenta y cinco días en el mar, y consiguió un buen trato

cambiando sus mercancías por 516 esclavos y una pequeña cantidad de oro en polvo. Pero se llevó también los suficientes microbios y bacterias tropicales como para que enfermase la mayoría de su tripulación. Entre los tres meses que pasaron en África y las seis semanas que les costó atravesar el Atlántico, habían perdido a 16 hombres. Otros treinta y seis estaban enfermos de «escorbuto y disenterías varias». También habían perecido sesenta y un esclavos. En aquel momento, Dosset ya temía no llegar jamás a los mercados de esclavos de La Martinica.

Con el setenta por 100 de sus hombres muertos o inútiles, Dosset carecía de fuerza para manejar los cañones y los

aparejos al mismo tiempo. Un capitán que se encontrase en su situación podía marcarse un farol, enseñando sus cañones para amenazar a los atacantes; pero en aquella ocasión, Dosset tampoco contaba con aquella posibilidad. Como llevaba una cantidad de esclavos fuera de lo común —casi cien más que en cualquier otro viaje anterior del *La Concorde*—, tuvo que aumentar la capacidad de carga de su barco por la vía de montar sólo dieciséis cañones. Si aquellos extraños acababan siendo piratas, Dosset sabía que tendría problemas.

A medida que las naves se fueron acercando, él y su teniente, Francois Ernaud, debieron experimentar una

sensación de terror creciente. El catalejo les permitió ver dos balandras de guerra, con los cañones asomando por las portillas y las cubiertas atestadas de hombres. Cualquier duda que les quedase sobre las intenciones de aquellas gentes se desvaneció en cuanto las otras naves mostraron la bandera negra con la calavera y el humo y el fuego empezaron a arremolinarse en la cabeza del barbudo más temido, que se alzaba en el alcázar de la balandra de mayor tamaño.

Una bocanada de humo apareció en una de las balandras cuando disparó una andanada contra *La Concorde*. Los proyectiles caían en el agua y pasaban volando por encima de la cubierta,

seguidos inmediatamente por una lluvia de balas de mosquete. Dosset aguantó hasta el final e intentó reunir a la tripulación, pero una segunda descarga de los cañones y la mosquetería socavó el último atisbo de moral. Dosset ordenó arriar la bandera y el timonel giró *La Concorde* cara al viento y fue avanzando lentamente hasta detenerse por completo. El señor Montaudoin se iba a enfadar mucho.

En cuanto inspeccionó la nueva presa, Barbanegra supo que por fin había conseguido un buque insignia adecuado. *La Concorde* era grande, rápido y poderoso como el *Whydah* de Bellamy

—de tan triste recuerdo—, tal vez incluso más. Con una nave como aquélla, Barbanegra daba por seguro que su banda podría sembrar el caos más que todo el resto de la vieja «pandilla voladora» junta. Aquel barco francés sólo necesitaba unos pequeños ajustes y un nombre nuevo.

Los piratas se llevaron *La Concorde* a Bequia, una isla muy frondosa y accidentada, con un fondeadero bien protegido, situada a nueve millas al sudeste de San Vicente. Barbanegra sabía que había muy pocas probabilidades de que los molestasen allí, puesto que San Vicente y Bequia no estaban bajo el control de los europeos, sino en manos de los descendientes

mestizos de los indios caribe y los supervivientes africanos del naufragio de dos barcos negreros en 1735.[39] Aquel pueblo, el garifuna, había puesto un gran empeño en defender su territorio de los europeos, pero sus operaciones navales se limitaban a un puñado de las canoas de guerra típicas del Caribe. Aunque hicieran alarde de su poderío, es muy probable que les complaciera que los piratas hubieran impedido que un barco de esclavos llegase a su destino.

De todos modos, los centenares de esclavos hacinados en las bodegas de *La Concorde* no tenían muchos motivos de alegría. Aunque Barbanegra llevaba a unos cuantos negros entre su tripulación,

lo más plausible era que ya hubiesen nacido en las Antillas y estuvieran familiarizados con las costumbres, la lengua y la tecnología europea. La mayoría de los africanos que Barbanegra se encontró «nada más bajar» parece que fueron tratados igual que el cargamento: como criaturas de una cultura extranjera sin derecho a ser elegidos para unirse a las filas piratas. La gran mayoría de los 455 esclavos encadenados en las bodegas de *La Concorde* le fueron devueltos al capitán Dosset, cuyos hombres los vigilaron en la costa de Bequia. Barbanegra se quedó con sesenta y uno, seguramente para usarlos como peones, aunque unos pocos fueron reclutados como miembros de la

tripulación. Llegados a este punto, por desgracia, los registros históricos ya no revelan más.

Los piratas se llevaron por la fuerza a diez hombres de la tripulación de Dosset. La elección ilustra bien las necesidades de la compañía: el médico jefe y su ayudante, un piloto, dos armeros; el maestro de aja y su ayudante, experto en el arte de calafatear los cascos; un cocinero; y un marino sin habilidades conocidas. Además, cuatro hombres de Dosset suplicaron a los piratas que los dejaran unirse a ellos, incluido el timonel y sus grumetes. Los jóvenes —Louis Arot, de quince años, y Julien Joseph Moisant, apenas algo mayor— eran los peor pagados en aquel

negrero, con una mísera soldada de cinco y ocho libras francesas mensuales (0,2 y 0,35 libras esterlinas), respectivamente. El joven Arot tal vez tuviera motivos para sentir aversión hacia Dosset y sus oficiales, puesto que se tomó interés en causarles daño: informó a los piratas de que había polvo de oro escondido, ora en algún lugar en el barco, ora encima de algún miembro destacado de la tripulación. Los hombres de Barbanegra interrogaron a Dosset y a sus oficiales, amenazándolos con cortarles el cuello si no aparecía el oro. Los franceses obedecieron y fueron recompensados (en cierta medida) con el pequeño balandro pirata de cuarenta toneladas; los piratas se quedarían con

La Concorde. También les dieron «dos o tres toneladas de alubias» para que los esclavos no se les muriesen de hambre. Dosset rebautizó su nave, la llamó *Mauvaise Rencontre* («Mal encuentro») y la usó para transportar a su tripulación y a los esclavos hasta La Martinica, una tarea que le supuso dos viajes.

Barbanegra supervisó el traslado de sus efectos personales del *Revenge* al *La Concorde*, junto con los cañones y los suministros de la nave de cuarenta toneladas y buena parte de la tripulación pirata. Stede Bonnet se había recuperado de sus heridas de guerra y, pese a su falta de experiencia, se le permitió recuperar el mando del *Revenge*, en el que contaba con una

tripulación de, por lo menos, cincuenta hombres. A partir de las historias que testigos presenciales relataron a los pocos días, sabemos que *La Concorde* llevaba veintidós cañones y 150 hombres, lo cual indica que al menos unos cuantos esclavos negros se sumaron a la tripulación. Los piratas también rebautizaron la nave: *Queen Anne's Revenge* («Venganza de la reina Ana»). La elección de aquel nombre hace pensar en tendencias políticas favorables a los jacobitas entre los hombres de Barbanegra, pues el nombre evocaba al último monarca Estuardo y prometía venganza en su nombre contra el rey Jorge y su estirpe hanoveriana.

Al mando por fin de un poderoso

buque de guerra, Barbanegra se sentía listo para dejar huella. Para entonces ya estaba alertado sobre el estado de relativa debilidad en el que se encontraban las colonias europeas de las Antillas menores, como habrían atestiguado los hombres de Sam Bellamy, si atendemos a los ataques que emprendieron durante el año previo. Propuso a su dotación que barrieran las 1.400 millas de cadena insular de un extremo a otro, asaltando barcos y puertos sin distinción, hasta llegar al Paso de los Vientos, donde atraparían un galeón español cargados con las soldadas de Cuba. Una vez se pusieron de acuerdo en esta estrategia, el *Revenge* y el *Queen Anne's Revenge*

salieron del puerto y surcaron las aguas en dirección al sur, rumbo a Granada, la primera isla de la cadena. Cuando llegaran a la isla francesa, harían el camino de vuelta a San Vicente y seguirían hacia el norte, saltando de isla en isla y cogiendo sus productos más valiosos como si paseasen por una senda repleta de frutales.

La primera etapa del trayecto, que no duró más de dos días, obtuvo un éxito sólo relativo. A pesar de —o tal vez debido a— la presencia de su piloto francés, los piratas acabaron encallando uno de sus barcos en Granada. Fueron capaces de sacarlo del arrecife, pero, aunque no había sufrido daños de gravedad, los piratas consideraron

necesario abandonar a unos cuantos esclavos. (Luego Dosset pudo recuperarlos, en parte porque los había marcado con las iniciales de *La Concorde*.) Pero también hicieron su primera captura: un gran bergantín transatlántico, con dos mástiles, armado con diez cañones. No ha llegado hasta nosotros ningún relato concreto acerca del apresamiento de esta nave, así que no tenemos forma de saber de dónde venía ni hacia dónde se dirigía; pero los piratas se la quedaron como tercer miembro de su flota. Cabe pensar que unos cuantos miembros de aquella tripulación se vieron obligados a sumarse al bando pirata y que los demás fueron liberados en uno de los botes del

barco; quizá los dejaron en la costa en Santa Lucía. En cualquier caso, los piratas consiguieron su bergantín después de dejar al capitán Dosset en Bequia y antes de encontrarse con su próxima presa —un día después, aproximadamente—, ya en el paso de aguas profundas del norte de San Vicente.

Se trataba del *Great Alien* de Boston, un buque mercante de grandes dimensiones en ruta desde Barbados a Jamaica. Barbanegra, que aún estaba furioso con las autoridades de Massachusetts, consintió que su tripulación apalizase al capitán del *Great Alien*, Christopher Taylor, para conseguir que les revelara el paradero

de sus bienes de valor. El capitán, esposado, se negó a ratificar o negar la existencia de mercancías preciosas a bordo, aparte de lo que encontraron en las bodegas del *Great Alien*. Los piratas no le creyeron y lo azotaron a base de bien. Tanto si confesó como si no lo hizo, los piratas acabaron con una copa de un valor y una factura tan exquisitos que, en adelante, los cautivos la recordarían siempre como algo que descollaba entre todas las riquezas que vieran a bordo de los barcos de Barbanegra. Luego Taylor tuvo que ver cómo los piratas le incendiaban el barco hasta la línea de flotación. Al día siguiente, a Taylor y su tripulación los subieron en un bote y los llevaron

remando hasta una costa escasamente poblada de La Martinica.

Pasarían tres meses antes de que las noticias del ataque sobre el *Great Alien* llegasen a su puerto natal de Boston. Para entonces, el destino de la tripulación de Bellamy ya estaba escrito.

Los hombres de Barbanegra confirmaron pronto que poco tenían que temer de las autoridades francesas en aquella parte del Caribe. La Martinica, una colonia azucarera con una población de 9.400 blancos y más de 29.000 esclavos, era el centro del imperio antillano de Francia, pero no disponía de ningún tipo de protección naval. Puede ser que Barbanegra desistiera de atacar el puerto mismo por la presencia

de Fort Royal, que lo protegía con sus anchos muros y sus pesados cañones. Sin embargo, Guadalupe, la colonia hermana de La Martinica, a setenta y cinco millas al norte, no contaba con una fortificación tan sólida, de lo cual se habrían enterado los piratas al interrogar a Dosset y a su tripulación. Fue allí donde Barbanegra realizó la primera de sus numerosas incursiones descaradas en las mismísimas capitales de las colonias americanas de Europa.

Solamente conocemos unos pocos detalles del ataque sobre la ciudad de Guadalupe, que probablemente se produjo en la noche del 28 de noviembre de 1717. Los piratas navegaron derechos al puerto,

escupiendo balas por los cañones antes de que los barcos del puerto pudieran empezar a moverse. Se hicieron con el control de un gran barco francés que acababan de cargar de azúcar, izaron las velas y cortaron los cabos del ancla para huir a toda prisa. Entonces —en lo que fue la más atroz de las jugadas realizadas por un pirata caribeño hasta la fecha— prendieron fuego a toda la ciudad, probablemente al lanzar proyectiles de cañón al rojo vivo sobre las ordenadas hileras de casas de madera. Cuando salían del puerto, se alzaba tras de sí una columna de humo cada vez más intensa. Cuando los vecinos de la isla fueron capaces de controlar el incendio, la mitad de la

ciudad de Guadalupe había quedado convertida en cenizas.

La mañana del día 29 encontró a los piratas navegando hacia el norte con una ligera brisa, a bordo de su gran navío francés, cargado de azúcar. Avanzaban lentamente por el estrecho paso de cuarenta millas que separa la Guadalupe francesa de las islas inglesas vecinas: Antigua, Montserrat y Nieves (o Nevis). Apareció un enorme barco mercante en el que ondeaban los colores británicos. Antes de que tuvieran tiempo de atacar, no obstante, vieron cómo varios hombres del barco subían a un bote. Los piratas se sorprendieron aún más cuando desde el bote, en lugar de intentar la huida, se acercaron remando hacia el

más próximo de sus tres navíos, el *Revenge* de Stede Bonnet. Bonnet orzó y las velas empezaron a sacudirse, permitiendo así que el bote se colocase al lado. Se asomó por la borda y lo saludó un hombre que se presentó a sí mismo como Thomas Knight, oficial del mercante *Montserrat*. Bonnet no tardó en descubrir que el comandante de Knight los había confundido con un par de negreros ingleses que llegaban desde Africa y lo habían mandado a preguntar si llevaban cartas para Montserrat o para las islas de Sotavento británicas. Bonnet, que debía exhibir el aspecto de un aristocrático comerciante de esclavos, se presentó como el capitán Edwards y le dijo a Knight que estaba

haciendo la ruta de las Barbados a Jamaica. Les dijo que, efectivamente, tenían algo para ellos e insistió en que subiesen a bordo. En aquel punto de la conversación, Knight vio por fin la bandera con la calavera colgada en la popa del *Revenge*. Knight declinó el ofrecimiento, esforzándose por ocultar su desasosiego. Pero entonces Bonnet cambió el tono y le ordenó a él y a su tripulación que subiesen a bordo o, de lo contrario, los mandaría a pique allí mismo y en aquel mismo momento. Los infortunados obedecieron las órdenes, distribuyéndose por la cubierta en medio de una multitud de hombres armados. Knight contó un tiempo más tarde que «cuando subimos a bordo, las primeras

palabras que nos dijeron fueron que éramos bienvenidos a bordo de los piratas» (esto es, de su barco).

Durante las horas siguientes, Knight y sus hombres estuvieron aterrorizados y confundidos. Primero, los hombres de Bonnet los invitaron a comer. Knight rehusó. Los piratas los convidaron una segunda vez, añadiendo que, si volvían a rechazarlos, «[les‡ causarían daño». Durante aquel banquete forzoso, Bonnet y sus hombres interrogaron a los invitados, reuniendo información sobre las islas de Sotavento británicas. ¿De qué dimensiones era el fuerte de Montserrat en Kinsale? ¿Cuántos cañones protegían el puerto principal de la isla, Plymouth, y de qué fuerzas

disponían los barcos allí anclados? Kinght les reveló cuanto sabía: el fuerte de Kinsale tenía sesenta años y contaba con cuatro cañones, pero había otros siete custodiando la entrada de Plymouth. No había más barcos armados, dejando a un lado las armas de fuego de uso personal. Entonces les suplicó que lo soltasen, a él y a sus hombres, o que por lo menos los dejasen en tierra en Guadalupe o en Montserrat; el capitán de su barco, para entonces, ya se había hecho una idea clara de la situación y había huido del escenario. Los hombres de Bonnet se negaron y anunciaron a los prisioneros que «debían ir a hablar con el buque de guerra» —el *Queen Anne's Revenge*—

antes de que los pusiesen en libertad.

Las horas pasaban, y Bonnet alcanzó al *Queen Anne's Revenge* y al azucarero francés. Se colocó al lado del buque insignia de Barbanegra, lo suficientemente cerca como para poder preguntar a su comandante a gritos: «¿Qué tengo que hacer con los hombres a los que hemos apresado?». Barbanegra replicó que los mandase en un bote. Knight y sus hombres remaron hacia el potente buque de guerra, que a su entender parecía construido con rasgos holandeses, rápido y ágil. Cuando estuvieron lo bastante cerca, desde el barco los saludaron con el mismo mensaje de antes: «Bienvenidos a bordo del Pirata».

Una vez estuvieron en la cubierta del *Queen Anne's Revenge*, el grupo de Knight recibió otra invitación para sentarse a la mesa. En aquella ocasión ya no la rechazaron. Los piratas fanfarroneaban acerca de sus conquistas pero ocultaban el nombre de sus capitanes; a Bonnet lo llamaban «Edwards» y afirmaban que Barbanegra era «Kentish». Barbanegra no se unió al festejo, no obstante, y los prisioneros se enteraron enseguida de que estaba enfermo; probablemente, por una dolencia contagiada en Africa al barco que en otro tiempo fuera de esclavos. El capitán hablaría con ellos más tarde. Mientras tanto, los pusieron a trabajar como jornaleros.

Los piratas surcaron las aguas durante toda la noche, dejando Montserrat en detrimento de Nieves, la segunda isla británica en importancia dentro de la colonia de las Leeward. Nieves era una cumbre volcánica que asomaba casi trescientos metros por encima del reluciente océano. Llegaron al romper el alba y Barbanegra ordenó poner rumbo al fondeadero principal, en la costa occidental de la isla.

Al cabo de unas pocas horas, la escuadra pirata llegó al puerto de Nieves, pero Barbanegra estaba tan enfermo que apenas pudo salir de sus aposentos. William Howard, su intendente, inspeccionó las naves ancladas frente a las costas bordeadas

de cañas azucareras. Había gran variedad de buques mercantes que apresar —balandros, canoas y unos pocos bergantines o corbetas más grandes—, pero también una gran fragata, que Howard tomó por el barco de guerra asignado a las islas de Sotavento, la fragata de sexta clase HMS *Seaford*. Los piratas reaccionaron con entusiasmo, no con miedo. La opinión general fue que deberían saltar sobre la fragata allí donde estuviera, tomar las cubiertas por asalto, cortar el cabo del ancla y antes de que las autoridades de tierra tuvieran tiempo de reaccionar, sacarla a mar abierto. Howard propuso aquel plan tan osado a Barbanegra, pero el pirata se sentía

demasiado débil como para participar en un ataque con tantos riesgos y habló abiertamente con la tripulación sobre ello.

Habría otras oportunidades —les dijo —, una vez estuvieran más familiarizados con el barco y sus aptitudes; por el momento, consideraba mejor que se concentrasen en blancos más fáciles. Su discurso caló y Howard dio orden de que la flotilla pusiera rumbo hacia Antigua, la capital de las islas de Sotavento británicas, donde no esperaban encontrar protección naval.

Los piratas navegaron con la bandera inglesa, haciendo cuanto podían por parecer sencillos mercaderes en viajes de negocios. De camino hacia Antigua,

los tres barcos avanzaron entre un par de buques mercantes de aspecto anodino. Tal vez porque no querían despertar la alarma general, los piratas no atacaron en aquella ocasión. En lugar de eso, mandaron a Bonnet un poco por delante de los demás, en el *Revenge*, para que reuniera más información. Al cabo de unas horas, un barco de mercancías dio en pasar cerca de ellos. Bonnet, o uno de sus oficiales, los saludó, afirmando ser de Barbados. Un hombre respondió desde la balandra: se llamaba Richard Joy, era capitán y propietario del *New Division*, e iba de camino desde San Cristóbal a Antigua. Los piratas le dijeron que tenía que subir a su barco, pero le prometieron que no le harían

ningún daño. «Cuando subí a bordo me pidieron que comiera y bebiera y me preguntaron qué barcos había por la costa —contó luego Joy—. Pero yo no lo sabía.»

Mientras Joy terminaba su comida, algunos hombres de Bonnet subieron al *New Division*, se hicieron con el control del alcázar y obligaron a toda la tripulación a pasar a bordo del *Revenge*. Siguieron interrogando a Joy, pues querían saber qué barcos estaban fondeados en el puerto de San Cristóbal. Al principio, el mercader declaró no saber nada; pero cuando los piratas amenazaron con quemarle el barco, fue más lenguaraz. Había dos embarcaciones; una, recién llegada de

Liverpool con un cargamento de comestibles británicos. Los piratas se sintieron muy complacidos con aquellas noticias, pero le comunicaron que, aun así, hundirían el *New Division*. Joy se acercó a Bonnet, suplicándole que le dejase quedarse con el barco. «Le dije que era todo lo que tenía para mantener a mi familia.» Bonnet sintió lástima por aquel hombre y pidió a la tripulación que le dejasen quedarse con la nave, pero que no lo liberasen hasta caída la noche. Cuando, por fin, el *New Division* se separó de los piratas, el segundo de Barbanegra, William Howard, permitió que Thomas Knight y sus hombres se fueran con él. Cuando sus prisioneros se alejaron, los piratas reunieron las

embarcaciones para conversar entre ellos y, atendiendo a los nuevos informes recogidos por Bonnet, decidieron atacar San Cristóbal, en lugar de Antigua. Los tres barcos viraron de nuevo y se encaminaron hacia el noroeste, directos a su nuevo blanco.

La flotilla de Barbanegra llegó el primero de diciembre. Los colonos ingleses no debieron de experimentar ninguna alegría al ver tres naves que se dirigían al puerto de Sandy Point, con las banderas negras colgando en las jarcias. Los colonos, que aún no se habían recuperado de un duro ataque francés sufrido durante la guerra, eran incapaces de mantener las defensas de la isla. Los cañones raras veces

funcionaban bien y la pólvora, las municiones y los cañoneros expertos escaseaban, incluso en el fuerte principal de la isla, en el cerro de Brimstone, que vigilaba el fondeadero. Es de suponer que llamaron a la milicia para que manejase los cañones que tenían, pero no pudieron impedir que los hombres de Barbanegra asaltaran y saquearan unas cuantas balandras mercantes. (Al barco de Liverpool no se lo veía por ninguna parte.) En una exhibición simbólica de desprecio hacia el fuerte del rey, Barbanegra y sus hombres colocaron el enorme azucarero francés justo bajo el fuego de los cañones del fuerte y le prendieron fuego al pie de la colina de Brimstone. El

barco, que aún llevaba el cargamento de azúcar, se convirtió en un infierno; una gran columna de humo acre se fue dispersando por las almenas de piedra del castillo. Cuando el *Revenge* y el *Queen Anne's Revenge* salieron del puerto, incendiaron unos cuantos balandros comerciales y se marcharon dejando Sandy Point como si acabase de sufrir otro ataque de los franceses.

Barbanegra y Bonnet siguieron adelante hacia las islas de Sotavento, con las naves repletas de plata, polvo de oro y azúcar. Barbanegra había robado otros seis cañones y, durante el viaje hacia las islas Vírgenes, la tripulación los montó en plataformas móviles y los dispuso en su lugar, detrás de las

portillas sobrantes del *Queen Anne's Revenge*. El buque insignia de Barbanegra tenía entonces veintiocho cañones de seis y ocho libras, y aún le quedaba sitio para otros doce. Barbanegra ya había recuperado la salud y tal vez se lamentaba por no haber atacado la fragata que habían tomado por el HMS *Seaford*, en Nieves.

En realidad, el *Seaford* no estuvo en Nieves. Mientras Barbanegra y Bonnet rondaban por Nieves y San Cristóbal, el *Seaford* navegaba por las islas Vírgenes, llevando al gobernador Walter Hamilton de viaje por los territorios más remotos de sus posesiones coloniales. La pequeña fragata acababa de dar la vuelta para iniciar su viaje de regreso a

Antigua, una ruta en la que chocarían con Barbanegra y Bonnet.

El gobernador Hamilton y el capitán del *Seaford*, Jonathan Rose, ya temían por su seguridad. El *Seaford* era el único barco de guerra asignado a la diseminada colonia de las Leeward y además era una de las fragatas más pequeñas de la Marina. La nave, con veintiún años a sus espaldas, no tenía más que 28 metros de eslora y desplazaba 248 toneladas; estaba armada con veinticuatro cañones y provista de una tripulación de 85 hombres; como de costumbre, buena parte de los marineros estaban incapacitados por culpa de una u otra enfermedad tropical. El gobernador

Hamilton y el capitán Rose eran conscientes de que no eran rival para una goleta pirata bien armada, sobre todo si los abordaban. En realidad, cuando Sam Bellamy pasó por la colonia el año anterior, se vieron obligados a cancelar el viaje del gobernador Hamilton por las Vírgenes. Al fin estaban realizando aquel viaje cancelado, pero ya se habían visto las caras con el peligro. Unos días antes, se habían topado con un barco pirata «de unos 26 cañones y 250 hombres», en aguas de Santo Tomás. El barco exhibía un «pabellón blanco con la figura de un muerto» y, según el capitán Rose, el capitán no era otro que el propio Olivier La Buse. A pesar de que los superaban

en potencia de fuego y hombres, el *Seaford* salió tras La Buse, pero no pudo alcanzarlo, pues también los superaban en velocidad.

Los hombres de Barbanegra avistaron al *Seaford* cerca de Santo Tomás quizá aquel mismo 2 de diciembre (si no el día anterior o tal vez el siguiente), desde bastante lejos. Lo identificaron con seguridad, probablemente al reconocer la enseña distintiva de la Marina, que ondeaba en las jarcias. Los piratas celebraron las deliberaciones. Sabían que, para superar a la fragata y aprovechar su mayor número de hombres, necesitaban abordarla. Abordar un barco es relativamente fácil si se lo sorprende anclado, como

pensaban hacer en Nieves, pero entrañaba muchísimos más riesgos si se hacía en el mar, durante el fragor de una batalla. Los cañoneros de la Royal Navy estaban bien entrenados y eran capaces de disparar los cañones dos veces más rápido que sus competidores franceses y españoles; si lanzaban una andanada de metralla a tiempo, podían derribar a un centenar de hombres en unos pocos segundos. En el *Revenge*, la tripulación veterana recordaba la horrible carnicería que contemplaron cuando Bonnet atacó el barco de guerra español, un enfrentamiento del que el aristócrata apenas acababa de recuperarse. Al final, votaron en contra de emprender un ataque que los situaba en una posición

innecesariamente arriesgada. Según relatarían más adelante los propios piratas a uno de sus prisioneros: «Se habían encontrado con el buque de guerra de aquella zona, pero decían que no tenían nada pendiente con él y que, incluso si los hubieran acosado, habrían seguido su camino». Siguieron su rumbo, en efecto, y vieron cómo desaparecía el *Seaford*.

A bordo de la fragata, el capitán Rose y el gobernador Hamilton pensaron que acababan de dejar atrás un buque negrero y un balandro de mercancías, sin darse cuenta, hasta última hora del día, de lo cerca que habían estado del peligro. Cuando se acercaron a la isla de San Eustacio, los llamaron desde una

balandra «que habían mandado a toda prisa desde San Cristóbal», a diez millas al sudeste. La tripulación de la balandra reveló al gobernador la identidad de los piratas y le comunicó el ataque contra Sandy Point, dos días antes. El asalto, según recordaría el gobernador Hamilton, «hizo que la gente de San Cristóbal... albergara merecidos temores [por‡ mi seguridad», lo que provocó que equipasen por voluntad propia una balandra de seis cañones para escoltar al *Seaford* de vuelta a Antigua. Un centenar de milicianos se habían ofrecido voluntarios para tripularla y otros diez subieron a bordo de *Seaford* para reforzar la tripulación, en caso de sufrir un abordaje por parte

de los piratas. Cuando el gobernador, tremendamente nervioso, navegaba de vuelta a Antigua, escribió una carta al capitán Francis Hume, en las Barbados, suplicándole que mandase de inmediato el HMS *Scarborough* a las islas de Sotavento, para ayudar al *Seaford* a cazar a los piratas.

Futuras generaciones de historiadores narraron que Barbanegra combatió contra el *Scarborough* y acabaron en tablas, un acontecimiento que se contempló como uno de sus más fantásticos logros. Sin embargo, aquella lucha jamás tuvo lugar, tal como demuestra el minucioso examen de los diarios de a bordo del *Scarborough* y el *Seaford*, así como de las cartas de los

capitanes Hume y Rose. El *Scarborough* y el *Seaford* persiguieron a los piratas, tras seguir la pista de los movimientos de Barbanegra y Bonnet por todas las Antillas durante casi un mes; pero siempre les llevaban una semana de ventaja, que no lograron reducir. En su lugar, los capitanes de la Marina recibieron un informe falso, según el cual Barbanegra había sido avistado en Dominica, cerca de San Vicente; sin perder un segundo, iniciaron un viaje de trescientas millas... en la dirección equivocada. De algún modo, las historias de la aproximación del *Seaford* y Barbanegra se mezclaron con las de los combates reales del *Scarborough* con John Martel y los otros piratas, y

todo ello acabó mezclado y exagerado en una supuesta batalla naval generalizada, que jamás sucedió.

En realidad, después de dejar pasar al *Seaford* en la mañana del 2 de diciembre, Barbanegra y Bonnet navegaron hacia Santa Cruz, el lugar de encuentro de los piratas que habían usado Bellamy y Martel el año anterior. En el camino, apresaron dos balandras, una danesa y otra española, que llevaron al puerto de Santa Cruz. Allí permanecieron una o dos noches, reponiendo el aprovisionamiento de agua y de leña y subiendo a bordo del *Queen Anne's Revenge* más cañones que habían tomado de otros barcos, con los cuales sumaban ya treinta y seis. Para

divertirse, incendiaron la balandra inglesa, agregando su casco arruinado a los restos carbonizados de la goleta y los balandros de John Martel. Aunque de nuevo, las tripulaciones de aquellas naves no sufrieron daños. Cuando Barbanegra estuvo listo para partir, dejó a los prisioneros a bordo de la balandra danesa, junto con «un indio y un negro que procedían de las Bermudas». Estos últimos individuos probablemente llevaban presos un par de meses, pero al parecer supieron congraciarse con los piratas, pues partieron con quince onzas (425 g) de polvo de oro. (Aunque los capitanes de las balandras inglesa y danesa se lo robaron durante el posterior viaje a la isla de Tórtola.)

Barbanegra y Bonnet siguieron hacia el este y el 5 de diciembre habían pasado el extremo oriental de Puerto Rico. Aquel día, apresaron una última balandra de las islas de Sotavento, el *Margaret* de San Cristóbal, después de realizar un solo disparo del *Queen Anne's Revenge* sobre la proa contraria. El capitán del *Margaret*, Henry Bostock, recibió órdenes de acercarse a golpe de remo al buque insignia pirata, con cinco de sus hombres. Luego Bostock ofreció a las autoridades británicas uno de los informes más detallados sobre Barbanegra y su barco. A los piratas «no parecían faltarles las provisiones», pero aun así se hicieron con unas cuantas cabezas de ganado y cerdos que Bostock

llevaba en su barco, además de los libros, sus instrumentos de navegación, alfanjes y armas de fuego. Barbanegra, según contó Bostock, «era un hombre alto y delgado, con una barba muy negra que llevaba muy larga». Su tripulación sumaba trescientos hombres y su buque insignia era un barco «de construcción holandesa... un buque de la Guinea francesa» con treinta y seis cañones. Había muchísima plata en el barco, además de la «magnífica copa» que le robaran al capitán Taylor. Los piratas no maltrataron a Bostock ni a sus hombres, pero obligaron a tres de ellos a quedarse a bordo y unirse a sus filas. Un cuarto —Robert Biddy, de Liverpool— se les unió voluntariamente.

Barbanegra interrogó a Bostock y su tripulación, para averiguar qué otros barcos mercantes comerciaban en la costa de Puerto Rico. Bostock se negó a hablar, pero Biddy y otros miembros de la tripulación hablaron de unas balandras francesa y danesa que se habían encontrado de camino. Mandaron a Bonnet en el *Revenge*, para que se adelantase y les diese caza, mientras Barbanegra acababa de traspasar los cerdos chillones y el infeliz ganado al *Queen Anne's Revenge*. Los piratas se jactaban de haberse encontrado al *Seaford* y de haber incendiado varias naves y balandras. Bostock pudo oír que discutían entre ellos acerca de sus intenciones de navegar hacia la bahía de

Samana, en la Hispaniola (la actual República Dominicana), donde podrían carenar la nave y «descansar a la espera de la Armada Española», que esperaban navegase desde La Habana «con dinero para pagar las guarniciones» de Puerto Rico. «Se creen que nos hemos ido —decía Barbanegra de los españoles—, pero enseguida los pillaremos por la espalda, desprevenidos.»

Por alguna razón, Barbanegra y sus hombres estaban ansiosos por enterarse del paradero de un tal capitán Pinkentham, por el que los piratas «preguntaban con frecuencia». Pinkentham, un capitán vinculado con Jamaica y Rhode Island, había sido corsario durante la guerra de Sucesión

española, al mando de una nave bastante rápida, con una tripulación de 160 hombres; sin duda Barbanegra debía de conocerlo, y tal vez había servido entre su tripulación, lo cual aumenta las posibilidades de que Barbanegra tuviera motivos más complejos para querer encontrarlo que no, sencillamente, la voluntad de desvalijar su barco. Los hombres de Bostock informaron a Barbanegra de que la última vez que habían visto a Pinkentham se encontraba en Santo Tomás, una de las islas Vírgenes controladas por los daneses, a bordo de una balandra de ocho cañones; sus planes eran navegar hacia Jamaica y luego a Florida, para sumergirse entre los restos de los naufragios españoles;

ya disponía del permiso oficial británico para hacerlo. Probablemente, Barbanegra esperaba atrapar a Pinkentham en su trayecto a Jamaica. (Pero no lo consiguieron. La nave de Pinkentham cayó luego en manos de un pirata de las Bermudas, llamado Grinnaway; sin embargo, a la postre la tripulación de Pinkentham, de «diez hombres, dos muchachos y seis negros», consiguió vencer a sus captores y huyó.)

Bostock disponía de otra información, que pondría el mundo de los piratas patas arriba. Se creía que Jorge I había promulgado una Ley de Gracia por virtud de la cual se concedía el perdón a

todos los delitos de los piratas, a condición de que se rindiesen. La proclamación aún no había llegado *de iure* a las autoridades de Sotavento, pero unos cuantos marinos habían visto el decreto en Inglaterra, en cuya *London Gazette* apareció publicado once semanas atrás. En cualquier momento llegaría una copia del documento, les aseguró Bostock. Luego contó que los piratas escucharon la noticia, «pero parecía que no le daban importancia». Sin embargo, aquella información era muy inquietante; no podía ser de otro modo. Todos y cada uno de los cuatrocientos hombres de la escuadra de Barbanegra consideraban haber dado un paso irrevocable hacia la delincuencia,

el crimen y la rebelión y, de pronto, descubrían que aún existía la posibilidad de una segunda oportunidad. Todos aquellos hombres —incluido Barbanegra— debieron sopesar la idea de abandonar la piratería y retirarse con sus beneficios mal habidos.

Pero si los piratas de Barbanegra discutieron aquellas noticias entre ellos, el contenido de sus conversaciones se ha perdido para la historia. De hecho, Henry Bostock fue el último hombre en ver a Barbanegra durante casi tres meses. Después de que Barbanegra dejase marchar a este capitán, los piratas navegaron hacia las aguas profundas de territorios franceses y españoles, y los capitanes del HMS

Scarborough y el HMS *Seaford* les perdieron la pista. Los últimos informes que recibieron situaban a los piratas en la isla de Mona, entre Puerto Rico y la Hispaniola, y algo más tarde en las inmediaciones de la bahía de Samana. Allí, Barbanegra fue desapareciendo de los documentos ingleses y se adentró en un mundo español en el que nadie conocía su nombre.

9
Pedir perdón

DICIEMBRE DE 1717-AGOSTO DE 1718

Henry Bockstock no había mentido a Barbanegra: como parte de su plan para erradicar a los piratas, el rey Jorge I había emitido, en efecto, un edicto real

el 5 de septiembre de 1717, en el que se decretaba que a todos los piratas que se rindieran a un gobernador británico antes de un año, se les perdonarían cuantos actos de piratería hubieran cometido antes del 5 de enero de 1718. Mientras Barbanegra bajaba por las Antillas Mayores, las copias de este Edicto para la Supresión de la Piratería viajaban en naves mercantes que habían zarpado de Inglaterra con rumbo a Boston, Charleston y las Barbados. Cuando los navíos alcanzaran su destino, se liberaría incluso a los piratas encarcelados.

La amnistía había sido defendida y promovida por Woodes Rogers y tenía como fin principal reducir el número de

piratas en activo antes de la contraofensiva del monarca. Se esperaba que los piratas que se amparasen en la Ley de Gracia volverían a ser súbditos trabajadores y respetuosos con la ley. A cuantos se negaran a acogerse a la iniciativa, por el contrario, se los perseguiría sin compasión. El rey Jorge había ordenado que todo el personal militar y de las colonias se dedicara a la captura de aquellos hombres sin porvenir y prometió una recompensa de cien libras esterlinas por cada capitán pirata apresado, junto con cincuenta libras por cada «oficial» pirata destacado y entre veinte y treinta libras por los demás miembros de las tripulaciones de

forajidos. Entre la caza y el perdón, los consejeros del rey calculaban que el Caribe sería ya muy débil cuando Rogers se presentara por fin en la zona, con el objetivo de establecer de nuevo el control sobre las Bahamas.

El edicto oficial llegó primero a Boston y su texto fue publicado en el *Boston News-Letter* del 9 de diciembre de 1717. Era demasiado tarde para los miembros de la tripulación de Bellamy que habían sobrevivido al naufragio. Entre la primavera y el verano de 1717, los ocho prisioneros esperaron en vano ser rescatados de las celdas de la prisión de Boston. Fueron juzgados a finales del mes de octubre, en la misma calle de la cárcel, un centenar de metros

más abajo.[40] Thomas South y Thomas Davis, los dos carpinteros del *St. Michael*, obligados a enrolarse por la fuerza, fueron hallados «no culpables» y se los dejó ir. Pero los otros seis hombres fueron condenados a la horca.

Los condenados pasaron sus últimas dos semanas en compañía de quien era quizá el hombre más influyente de toda Nueva Inglaterra: el predicador puritano Cotton Mather. Mather, a la sazón de cincuenta y nueve años, procedía de una familia que había dominado la vida espiritual y política de Massachusetts desde su fundación. Y se tomó interés por los piratas. Los visitaba en sus celdas, donde los sometía a sermones interminables, en los que reprobaba su

conducta abyecta y los acusaba —falsamente— de haber asesinado a todos sus cautivos cuando el barco naufragó contra el cabo Cod. A lo largo de todos los encuentros, uno de los sentenciados, Simon Van Vorst, mantuvo su inocencia, alegando que le habían obligado a incorporarse a la tripulación. «¿A la fuerza? ¡Jamás! —se cuenta que decía el predicador—. ¡Antes morir mártir bajo la cruenta mano de un pirata sanguinario, que convertirse en uno de sus hermanos!». Aun así, al regresar a su hogar, Mather anotó en su diario una «tarea pendiente»: «Lograr un aplazamiento y, de ser posible, un indulto para uno de [los‡ piratas, que no sólo es más penitente, sino también más

inocente que los demás». No sabemos si de veras intentó solicitar ese aplazamiento; si lo hizo, no tuvo éxito.

En la tarde del 15 de noviembre, Mather acompañó a los condenados en su camino de la prisión al punto de embarque del transbordador del río Charles. Tras escuchar sus confesiones últimas, los alguaciles los condujeron hasta unas horcas que se habían erigido en la zona de las marismas inundables por la marea. Una muchedumbre muy numerosa contempló cómo aquellos hombres pronunciaban sus últimas palabras. Según escribió Mather, la mayoría optaron «claramente por el arrepentimiento», y muy especialmente Van Vorst, quien leyó un salmo en su

neerlandés nativo antes de exhortar a los «jóvenes a no apartar su vida del seno de la religión... cumplir con el respeto a los disantos y respetar a sus progenitores». Posteriormente, los hombres fueron colgados hasta que expiraron el último aliento. En un artículo al respecto de las últimas horas de aquellos hombres, Mather escribió: «¡Contemplad! ¡Es el fin de la piratería!».[41]

Pero la Edad de Oro de la piratería estaba lejos de haber concluido.

Desde Boston, las noticias de la amnistía real se fueron divulgando despacio, pero en todas direcciones. Una poderosa tormenta de nieve retrasó al correo postal que, a caballo, enlazaba

con Rhode Island y Nueva York; pero un barco mercante (cuyo nombre desconocemos) trasladó el edicto a las Bermudas en poco más de una semana, para dejarlo en manos del gobernador Benjamin Bennett. Bennett, que llevaba mucho tiempo aconsejando a sus superiores de Londres que emprendieran alguna acción en contra de la república pirata de las Bahamas, asumió la tarea de informar a los piratas de la proclamación de la amnistía. Hizo imprimir copias del edicto y rogó a su propio hijo que subiera a una balandra lo más veloz posible y las entregara en Nassau.

El hijo del gobernador se dirigía a la boca del león, pues no iba armado más

que con fajos de papel impreso. Los piratas habían capturado las naves de muchos de sus compatriotas y no habían vacilado en atacar las propias islas Bermudas. Si reaccionaban mal... mejor que no olvidara las últimas oraciones.

En aquel momento, eran tantos los mercantes que llevaban y traían sus productos a las Bahamas que es muy probable que los piratas no prestaran ninguna atención a la silueta de una balandra desconocida. Aunque se trataba del primer visitante oficial que arribaba a la isla en casi dos años, los piratas quizá no fueran conscientes de la presencia de Bennett hasta que éste bajó a la orilla y comenzó a repartir los impresos con el perdón real. Pasaron de

mano en mano, hasta que los cogía un pirata con instrucción lectora, capaz de leer en voz alta aquellas palabras para los que no sabían descifrar el negro sobre blanco. Es plausible creer que, al cabo de unas horas, todos los habitantes de la isla sabían que se les había ofrecido una segunda oportunidad.

Los piratas de Nassau se dividieron enseguida en dos grupos opuestos. Al menos la mitad de ellos se sentían radiantes de felicidad y recibieron al joven Bennett como su héroe y salvador. Tal era el caso, por ejemplo, de Henry Jennings, quien no había partido nunca de una intención previa de quedar fuera de la ley; de Leigh Ashworth, antiguo segundo de Bellamy; de Richard

Noland; del ya veterano capitán pirata Josiah Burgess; y de Jean Bondavais, el pirata francés que un tiempo atrás había intentado privar a Hornigold del cirujano cautivo John Howell. El propio Hornigold estaba en el mar cuando Bennett se presentó en la isla, pero sus simpatías caían de este mismo bando. El grupo reunió a los piratas más moderados: antiguos marinos y corsarios que se habían pasado a la piratería por mor del beneficio económico. Esta multitud favorable a la amnistía estaba deseosa de recuperar la legitimidad y adquirir el derecho de invertir libremente sus ganancias en el comercio legal. Con el apoyo de varias docenas de cautivos y hombres forzados

a permanecer en la isla, celebraron el hecho trepando hasta lo alto de Fuerte Nassau, donde izaron la bandera nacional de Gran Bretaña, como signo evidente de sumisión a la Corona.

El otro grupo se sintió encolerizado ante esa acción. Eran los forajidos sin voluntad alguna de redención; hombres furiosos y resentidos, que no se veían a sí mismos ni como ladrones ni como comerciantes. Al contrario, se consideraban como rebeldes, guerrilleros, insurgentes implicados en una guerra contra los propietarios navales, los mercaderes y, en muchos casos, el rey Jorge en persona. Era asimismo una multitud, pero contraria a la amnistía. Figuraban en ella muchos de

los piratas con simpatías jacobitas o favorables a los Estuardo, que se habían sentido decepcionados por el fracaso del alzamiento contra el rey Jorge y la casa de Hanóver, en 1715. Se contaban entre ellos, por ejemplo, Paulsgrave Williams; dos capitanes sin escrúpulos como Christopher Winter y Nicholas Brown; y varios jóvenes ambiciosos, cuyos nombres engrosarían pronto los anales de la infamia: Edward England, Edmund Condent y «Calicó Jack» Rackham. Su líder, sin lugar a disputas, era Charles Vane.

Hasta aquel momento, Vane había permanecido en un segundo plano, como uno de los varios cientos de piratas de baja estofa que andaban de juerga por

las calles de Nassau, bebiendo, jugando, peleando y levantando faldas. Había estado viviendo de las rentas que obtuviera mientras servía con Henry Jennings; particularmente, de la parte del botín obtenido en la zona del naufragio de los galeones españoles del tesoro, en 1716. Es posible que hubiera participado luego en viajes cortos a las órdenes de otros capitanes piratas; pero parece ser que pasó la mayor parte del año y medio transcurrido desde entonces con la misma actitud que Jennings: descansando, aprovechando lo obtenido y gozando de las libertades que les permitía la existencia de la república pirata de las Bahamas. La noticia de la amnistía amenazaba con poner fin al

refugio de los piratas, al igual que los rumores según los cuales el rey Jorge había nombrado a un nuevo gobernador real para las islas. Vane, que poseía más simpatías por el pretendiente Estuardo, no debió de sentirse nada satisfecho al enterarse del edicto proclamado por el rey Jorge. Y cuando vio a sus compañeros menos comprometidos con la que para él era una causa irrenunciable, y festejar en el fuerte el izado de la bandera británica, se enfureció.

El grupo de Vane se apelotonó en la plaza principal, que no tardó en estar repleta de cientos de hombres encolerizados y armados. Corrieron a los muros del fuerte próximo,

desalojaron a los que festejaban en el lugar y arriaron a toda prisa la bandera de Gran Bretaña. En su lugar, izaron una que no dejaba motivo alguno para dudar de su filiación: «la bandera negra con la cabeza de muerto».

Esta muchedumbre pirata intentó obtener, además, apoyo del exterior. A través de su red de contrabandistas y los contactos con jacobitas de Inglaterra, enviaron un mensaje al capitán George Cammocke, un oficial de la Royal Navy que había desertado, pasándose al bando de los Estuardo. Cammocke vivía a la sazón en Francia. En su misiva, los piratas «proclamaban como su rey a Jacobo III, de forma unánime y con un solo ánimo» y se declaraban «dispuestos

a prosperar o morir en su arrojada empresa» contra Jorge I. Según lo que contó luego Cammocke, los piratas habían escrito que «rechazaban con desprecio la propuesta de perdón» y, «con humildad, deseaban» que los Estuardo «les enviaran a una persona como él, que haya adquirido y exhibido carácter propio en el seno de la Marina Real de Inglaterra», para que actuara en funciones de «capitán general de América, en mar y tierra». Sería el comandante supremo de los jacobitas americanos, con el poder de entregar patentes de corso a los piratas y ayudarlos a organizar su resistencia contra la casa de Hanóver. Con una guía tal, afirmaban ser capaces de emprender

un poderoso ataque sorpresa contra las Bermudas, tal que la colonia quedaría firmemente controlada por los Estuardo.

Esta propuesta extraordinaria alcanzó a Cammocke por la mediación de sus partidarios en Inglaterra, en un plazo de tan sólo tres meses. El veterano oficial de la Marina aceptó el proyecto de los piratas con entusiasmo inmediato y se ofreció voluntario sin más demora para dirigirse a Nassau. En una carta enviada el 28 de marzo de 1718 a la madre de Jacobo Estuardo, la depuesta reina María de Módena, Cammocke proponía comprar un buque de guerra de cincuenta cañones en Cádiz, por valor de quince mil libras esterlinas, que tripularía un equipo de jacobitas ingleses. El mismo

zarparía a las Bahamas en calidad de almirante de los Estuardo. Una vez llegara a Nassau, Cammocke proclamaría —con el debido permiso de Jacobo III— una amnistía para todos los piratas, que a partir de entonces contarían con patentes de corso. Harían un servicio de correo naval organizado, entre Nassau y España, de modo que los Estuardo exiliados pudieran mantenerse en estrecho contacto con los piratas. «Emplearlos contra el enemigo común es el único camino posible para lograr la Restauración» de la casa Estuardo, dijo Cammocke. «Porque si podemos destruir el comercio de las Antillas y de Guinea, entonces haremos que los mercaderes ingleses... deseen la

Restauración, antes que [permitir‡ que continúe [el reinado de Jorge,‡ el duque de Brunswick.» Sin embargo, los acontecimientos desarrollados en las Bahamas anularían el plan de Cammocke antes incluso de que éste despegara.

La situación en Nassau se mantuvo tensa a lo largo de enero de 1718. Varios barcos piratas regresaron con cierto número de presas suculentas, lo que sirvió de recordatorio de los beneficios inmediatos de la piratería. Entre ellas estaba el *Mary Galley* de Bristol, con las bodegas repletas de botellas de licor; y tres embarcaciones francesas de gran cabida, que transportaban coñac, vino blanco y

burdeos. Hornigold trajo consigo dos mercantes neerlandeses bien armados, apresados en la costa de Veracruz, en México; uno de ellos poesía veintiséis cañones —suficientes para armar de nuevo Fuerte Nassau— mientras el otro, el *Younge Abraham* de Vlissingen (Zelanda) disponía de otros cuarenta, así como un cargamento notable de pieles de animal. Por desgracia para los piratas, este cuero estaba mal curado y su influencia no tardó en afectar gravemente la vida de Nassau.

Aunque los piratas celebraron una asamblea general para resolver sus diferencias, «hubo tanto ruido y tantos gritos, que nada se pudo acordar», por decirlo en palabras de la *Historia*

general de los piratas. El grupo de Vane argumentaba que era preferible fortificar la isla y obligar al rey Jorge a negociar, mientras ellos aguardaban noticias de la corte de Jacobo Estuardo en el exilio. Jennings, por otro lado, insistió en que lo mejor era acogerse a la amnistía y rendirse «sin más preámbulos», entregando de nuevo la isla al gobernador real, en cuanto éste volviera a hacer su aparición. Las divisiones «desconcertaron en tal medida» a la congregación de piratas «que la asamblea se disolvió de modo muy abrupto, sin llegar a nada».

Tras este intento frustrado, pareció que todos los habitantes de Nueva Providencia comenzaban a hacer las

maletas. Los irreductibles pertrechaban las goletas y balandras del puerto, preparándose para lo que serían navegaciones largas y arduas. Christopher Winter y Nicholas Brown se dirigirían a Cuba, para refugiarse entre los españoles. Edmund Condent y otros noventa y siete hombres se incorporaron a la tripulación del *Dragon*, que prepararon para un viaje a África y Brasil. Vane y dieciséis adeptos suyos se hicieron con el control de la balandra *Lark* y la ocultaron en un fondeadero apartado, que modificaron para mayor utilidad de su propósito pirata. Entre tanto, otros residentes zarpaban para aceptar el perdón real en las colonias británicas vecinas. Jennings y quince de

sus hombres se dirigieron a las Bermudas a bordo de su *Barsheba* y recibieron documentos de amnistía del gobernador Bennett. Otros compraron pasajes en buques mercantes destinados a Carolina del Sur, Rhode Island y Jamaica. Hornigold permaneció en Nassau, pero envió una balandra a Jamaica con ochenta de sus hombres; quizá temiera por su seguridad, ante la eventualidad de quedarse entre piratas contrarios al perdón del rey, porque dio instrucciones a sus hombres para que solicitaran a las autoridades navales de Port Royal el envío de un barco de guerra a Nassau, para mayor «protección».

Pero en aquel momento, una fragata de

la Royal Navy ya estaba en camino. Sólo que procedía de Nueva York, no de Jamaica.

El capitán Vincent Pearse, comandante de la HMS *Phoenix*, de sexta clase, recibió la noticia del edicto en el día de Navidad, durante una fuerte tormenta de nieve que había dificultado el camino de los mensajeros a caballo de Boston. Mientras que los capitanes de otros navíos recibieron con pasividad la noticia de tal proclamación y continuaron con sus labores sin alterar nada, Pearse era un joven ambicioso, dispuesto a encarar de frente a los piratas. Logró la bendición del

gobernador de Nueva York y comenzó a preparar su barco de inmediato, aun cuando estaba atracado para pasar el invierno. Devolvió los cañones a su lugar, aseguró los suministros, alzó de nuevo los mástiles y aprestó las jarcias.

Pearse sabía que su fragata necesitaría disponer del máximo de recursos, si los piratas se mostraban hostiles. A fin de cuentas, se trataba de una de las fragatas más pequeñas de la flota británica. Con sus 273 toneladas y 28 metros de eslora, no era más larga que el *Whydah* o el *Queen Anne's Revenge* y tenía una menor potencia de fuego. Durante el año anterior, el almirantazgo la había desprovisto de los cuatro cañones del alcázar, que había llevado en tiempos de

guerra, dejándola solamente con veinte cañones de seis libras. Además, era vulnerable a los abordajes, dado que en tiempos de paz su tripulación se reducía a noventa hombres. Tampoco su construcción era de especial calidad. Como puede dar a entender su nombre, esta *nave fénix* se había concebido en principio como nave incendiaria, destinada a ser cargada de material combustible: se la incendiaba, se la hacía navegar hacia la flota enemiga y, en el último momento, la tripulación huía a bordo de las lanchas. Mientras zarpaba con rumbo a Nassau, en la tarde del 5 de febrero, el capitán Pearse no debía de tenerlas todas consigo.

En la mañana del 23 de febrero, la

Phoenix llegó al acceso principal del puerto de Nassau. Sus hombres contemplaban con nerviosismo los cañones del fuerte en decadencia y la bandera pirata enarbolada en su mástil. En la bahía encontraron ancladas catorce embarcaciones con banderas de muchas naciones: neerlandesas, inglesas, francesas, españolas y, sobre todo, las banderas negras o rojas, preferidas de los piratas. Cinco eran navíos grandes, incluidas las presas neerlandesas capturadas por Hornigold, provistas de buen armamento; también estaba la *Mary Galley*, el barco vinatero francés, y un pequeño mercante inglés. Los otros nueve barcos, según escribió más adelante Pearse en su cuaderno de

bitácora, «eran comerciantes, que negociaban con los piratas, aunque fingían no haberlo hecho nunca hasta [desde‡ la proclamación de la Ley de Gracia».

Pearse ordenó a su teniente —cierto señor Symonds— que organizara un grupo de desembarco para comenzar a repartir copias del edicto. Mientras la larga chalupa de la *Phoenix* se acercaba lentamente a la orilla, Symonds sostenía en alto una bandera blanca, para solicitar la tregua. Los piratas dedicaron un momento a la reflexión. No les costaría demasiado ahuyentar a la *Phoenix*, puesto que, además de la artillería del fuerte, ya había compañeros a bordo del *Younge*

Abraham (de treinta y seis cañones) y del otro navío holandés (con veintiséis piezas más). Pero si emprendían el combate, se perderían muchas vidas y, lo que era más: ninguno de los supervivientes podría acogerse jamás a la amnistía. Hornigold, el pirata más veterano e influyente que había en la isla en aquella época, aconsejó buscar un camino de conciliación. Los que desearan acogerse al perdón y regresar a la sociedad civilizada, podrían hacerlo; y los que no lo desearan, podrían aceptarlo nominalmente, para así ganar tiempo. Los piratas de base se mostraron de acuerdo con la idea. Cuando Symonds puso el pie en la playa, «fue recibido por un número importante de

piratas, que exhibieron gran civilidad», según se lee en el cuaderno de bitácora de Pearse. El teniente leyó en voz alta la proclamación, ya familiar, por entonces, a los piratas; y éstos la saludaron con lo que el marino interpretó como «notables muestras de alegría».

Symonds estuvo en la costa durante unas pocas horas, en cuyo transcurso obtuvo información de los miembros del grupo favorable a la amnistía. Estos deseaban librarse, muy especialmente, de Charles Vane, por sus continuadas soflamas incendiarias; de modo que revelaron a la Marina cómo encontrar su fondeadero secreto. Es probable que los piratas dispuestos a redimirse contemplaran con placer cómo la

Phoenix zarpaba del puerto en persecución de su gran enemigo; los aliados de Vane lo mirarían con inquietud.

Pearse halló la balandra de Vane oculta detrás de un islote conocido como Cayo Buskes, justo donde los informadores le habían dicho que estaría. Situó la *Phoenix* de modo que su nave bloqueara la ruta de salida y dio la orden de comenzar a disparar contra el *Lark*.

A bordo de éste, la compañía de Vane se vio avocada a rendirse. Mientras las balas de cañón, de seis libras de peso, caían en torno de su barco, los dieciséis hombres de la tripulación pergeñaron una historia de tapadera. Dirían al

comandante de la *Phoenix* que no pretendían continuar con la piratería, ni se habían escondido por esa razón, sino que tenían la intención de dirigirse a Nassau para tener noticias más precisas sobre el perdón del rey. Con esta idea en mente, Vane y su nuevo segundo, un irlandés intrépido, de nombre Edward England, se dirigieron hacia la fragata inglesa y se rindieron.

Pearse no dio crédito a la historia de Vane, requisó el *Lark* en nombre del rey Jorge y arrestó al capitán pirata y a sus hombres. Aunque el sol se estaba poniendo, Pearse estaba seguro de que hallarían el camino de regreso a Nassau, de modo que la *Phoenix* navegó durante toda la noche, y llegó a su destino por la

mañana. Echó el ancla en una zona de unos nueve metros de profundidad y ancló el *Lark* en las inmediaciones. Según el protocolo del día, los piratas de a bordo de los dos barcos neerlandeses dispararon sus cañones para saludar a la fragata de Su Majestad, como signo claro de reconocimiento de su autoridad.

Poco después, varios botes salieron remando desde la ciudad, llevando a bordo lo que Pearse describió como «sus comandantes y los jefes de diversos grupos»: Hornigold, Francis Lesley, Josiah Burgess y Thomas Nichols. El capitán inglés anotó la conversación en su cuaderno, aquel mismo día. «Me informaron de que el

hecho de haber capturado la balandra les causaba mucha alarma, a todos ellos, pues los piratas en general creían que [Vane y los demás‡ hombres apresados en ella iban a ser ejecutados.» Los comandantes piratas garantizaron a Pearse que, si liberaba a la tripulación de Vane, «sería un medio muy notorio de animar a rendirse [a los habitantes‡ de Nassau y moverlos a aceptar la Ley de Gracia». Pearse, sabedor de que se hallaba en una posición complicada, aceptó el consejo de los comandantes piratas y dio órdenes de liberar a Vane, England y otros catorce hombres, asegurándoles que era debido a la «bondad de Su Majestad para con todos ellos». Sin embargo, retuvo el *Lark* y

destinó a bordo a algunos de sus hombres, para que la aprestaran como navío comercial. Pearse comunicó asimismo a los comandantes piratas que Woodes Rogers —el famoso navegante que había completado la vuelta al mundo y había sido capaz de capturar un galeón de Manila durante la guerra— había sido nombrado gobernador de las Bahamas y se preveía su llegada a las Bahamas durante el verano. Añadió que deseaba entregar a todos los hombres que quisieran acogerse a la amnistía real un documento certificado que les otorgara cierto grado de protección hasta la llegada efectiva de Rogers o mientras los piratas emprendían el viaje hacia otras colonias, para obtener el

perdón de sus respectivos gobernadores. Hornigold, Vane y los otros comandantes piratas remaron de regreso a la costa, tras prometer que haría cuanto estuviera en sus manos para convencer a los demás hombres de aceptar el perdón.

Cuando los piratas se marcharon, comenzó a llover. El aguacero continuó todo el día siguiente. Pearse aguardó en su cabina humeante a que llegaran noticias de la cosa. En la mañana del segundo día, el 26 de febrero de 1718, una hilera de botes comenzó a remar a través de la lluvia, colmados todos ellos con piratas que aceptaban rendirse. Pearse los recibió a lo largo de los dos días posteriores: tomó nota formal de su capitulación, les proporcionó

certificados de protección y fue incorporando sus nombres a una lista creciente de piratas que pronto serían indultados. En las primeras chalupas iban Hornigold, Williams, Burgess, Lesley y Nichols, así como el antiguo segundo de Bellamy, Richard Noland, y el de Hornigold, John Martin. La lista de Pearse pasó de cincuenta nombres a un centenar, y a la postre sumó 209, en lo que se convirtió en todo un *Quién es quién* de la Edad de Oro de la piratería. No tardó en incluir a la mayoría de los que habían acompañado a Hornigold en sus primeras aventuras, cuando aún utilizaban piraguas: Thomas Terrill, John Cockram y Daniel Stillwell; Leigh Ashworth, compañero corsario de Henry

Jennings; y varios hombres cuya carrera pirata estaba lejos de haber concluido de verdad, como Samuel Moody y el mismo Charles Vane. Al concluir su primera semana de estancia en las Bahamas, Pearse tenía la impresión de haber vencido. Aunque esperaba hallarse con varios miles de piratas, a la postre sólo encontró a unos quinientos «jóvenes resueltos», en sus palabras: «un atajo de gente irreflexiva».

Muchos piratas no tenían intención real de abandonar la piratería y pronto comenzaron a mostrar signos de impaciencia ante la prolongada estancia del *Phoenix* en sus aguas. El 1 de marzo, Pearse izó todas las banderas de señales de la fragata, engalanándola para

celebrar el cumpleaños del hijo mayor del rey Jorge, su heredero, el príncipe de Gales. Algunos piratas de convicción jacobita respondieron incendiando un mercante inglés, lo que, sin duda, arruinó la atmósfera festiva.

Entretanto, Vane y sus adeptos preparaban, en secreto, el regreso a la piratería. Entrada la noche del día 16, en compañía de dieciséis hombres, subió a un bote en la playa de desembarco de Nassau y remaron en silencio hasta dejar atrás el *Phoenix* y el amplio acceso occidental de la bahía. Durante la noche siguiente, otros veinticuatro piratas fueron a reunirse con el nuevo comandante pirata de las Bahamas.

Vane intentó formarse un juicio sobre

sus hombres. Edward England, su segundo, era un hombre valiente e inteligente, un veterano de la marina mercante que había sido raptado por Christopher Winter un tiempo atrás. Desde entonces, se había convertido en un pirata comprometido, aun cuando era más moderado que el propio Vane. «England era uno de esos hombres que parecían disponer de un juicio lo suficientemente capaz como para haber esperado de ellos cosas mejores» que la actividad pirata, según la valoración del autor de la *Historia general de los piratas*. «De natural, era una persona de relativa bondad; tampoco carecía de arrojo. Se habría contentado con saqueos más moderados y diabluras

menos malvadas... pero, por lo general, se hacía caso omiso de sus deseos y estaba implicado en una sociedad abominable, que lo obligaba a participar en todas sus abyectas iniciativas». En concreto, la «sociedad abominable» de Vane constaba de cuarenta hombres. John Rackham sobresalía por su extraña costumbre de vestir siempre ropas de calicó o algodón estampado, de origen indio, con motivos muy llamativos; los demás hombres solían llamarlo, por esa razón, «Calicó Jack». La compañía de Vane no tenía más que dos chalupas y un montón de armas menores, pero a fin de cuentas, eso era también todo lo que habían tenido Hornigold, Barbanegra o Bellamy en sus comienzos. Si el capitán

Pearse y el gobernador Bennett creían que la piratería de las Bahamas había llegado a su fin, Vane tenía todavía algunas sorpresas en la recámara.

Durante varios días, el grupo de Vane estuvo oculto y vigilante al este de Nassau, a la espera de una buena oportunidad. El 21 de marzo, las condiciones parecieron perfectas. El viento era ligero y cambiaba de dirección sin cesar, con lo que resultaba posible que los piratas superaran a un velero mediante los remos. Una balandra comercial de Jamaica, no muy grande, se acercó rodeando el extremo oriental de Nueva Providencia,

derivando lentamente hacia la estrecha entrada oriental del puerto de Nassau. Cuando ésta pasaba junto a su posición, los hombres de Vane salieron remando de su escondite y, con ayuda de ganchos y cabos, abordaron la balandra. Su tripulación se rindió sin presentar batalla. Los piratas necesitaban entonces un lugar seguro en el que saquear y pertrechar adecuadamente la presa. Optaron por el puerto de Nassau, en las mismas narices del molesto capitán Pearse.

Los hombres de Vane podían aprovechar la peculiar geografía de la bahía y el puerto de Nassau. Una de las razones por las que los piratas habían elegido Nassau como base de

operaciones era que, además de su entrada principal, por el oeste, la bahía contaba con una «puerta de atrás»: un canal en su extremo oriental, estrecho, pero apto para la navegación de un piloto experto. Cerca de este acceso había un banco de arena poco profundo, el cayo Potter, que dividía la bahía en casi dos partes. Ningún barco que desplazara más de ocho pies de agua (unos 2,5 metros) podía superar los bajíos arenosos de ambos lados del islote. El *Phoenix*, anclado en el lado occidental del banco, era demasiado profundo para cruzar al otro lado. Por lo tanto, los piratas podían utilizar ese acceso oriental y robar y modificar la presa sin preocuparse por el capitán

Pearse.

Fue todo un ejemplo de teatro político. Los piratas renegados entraron en el puerto tras enarbolar en lo alto de su mástil la bandera roja, o «sangrienta»; echaron el ancla en la seguridad de su fondeadero y comenzaron a saquear de modo exagerado la presa, a plena vista del *Phoenix*. Vane hizo bajar a tierra a la tripulación en cayo Potter, desde donde podían ir nadando a la ciudad. Pero mantuvieron cautivo al capitán, con la mera promesa de devolver su pequeña embarcación en cuanto pudieran apresar otra más de su gusto. Hubo una fiesta que se prolongó toda la tarde. El sonido de la celebración parecía estar invitando a los piratas de

la costa a reanudar sus acciones ilícitas.

El capitán Pearse se dio cuenta de que estaba haciendo el ridículo. En todas las Bahamas se sabía que había liberado a Vane de una situación de cautiverio y que le había firmado un certificado de indulto. Ahora, éste lo desafiaba y se burlaba de él con audacia. Era imprescindible actuar, y con la menor demora posible. Reunió a los oficiales y trazaron un plan.

A la una de la mañana, cuando ya se había apagado el sonido de las festividades de los piratas, Pearse armó a un contingente de sus hombres y les ordenó subir a las chalupas mayores del *Phoenix*. En silencio, cruzaron a remo el oscuro puerto, rodearon cayo Potter y se

dirigieron hacia la balandra de los piratas, con la esperanza de tomarla por sorpresa. Sin embargo, Vane había apostado a un vigilante y, cuando el equipo de Marina se adentró en la zona de alcance de los mosquetes, fue recibido con una descarga de fusilería. Aunque los hombres del *Phoenix* devolvieron el fuego, tras varios intercambios se hizo del todo evidente que los piratas eran demasiado fuertes y que lo más prudente era retroceder a toda prisa. La Marina británica había intentado dar un puñetazo en la mesa... pero ahora se acariciaba la mano dolorida y huía con el rabo entre las piernas.

Este breve enfrentamiento no hizo sino

reforzar sobremanera la moral de los piratas de Nassau. De pronto, el buque de guerra parecía vulnerable y los hombres de Vane adquirían tintes heroicos. A lo largo de la noche, el estado de ánimo pasó de la resignación al desafío. Según escribió Pearse:

> Convoqué en varias ocasiones a todos los habitantes de la isla, en el nombre de Su Majestad, y les expuse con detalle todos los argumentos imaginables para que contribuyeran a derrotar al mencionado pirata. Pero rechazaron todas mis

> propuestas, una tras otra. Protegían [al grupo de Vane y le‡ proporcionaban víveres y los suministros necesarios y, en numerosas ocasiones, exhibieron un odio muy notorio en contra del gobierno.

A partir de entonces, la situación de Pearse se deterioró. En la tarde del 23 de marzo, abandonó el puerto de Nassau para acompañar a cuatro balandras que deseaban alejarse con seguridad de las Bahamas. Tenía interés personal en una de ellas, puesto que había decidido emplear la embarcación de Vane, el

Lark, para una misión comercial privada a San Agustín. Al regresar, seis días más tarde, halló una nueva afrenta a su autoridad: los piratas de Nassau habían incendiado el *Younge Abraham*, y el *Mary Galley* y habían hecho encallar el barco holandés de veintiséis cañones en la isla de Hog. El 31 de marzo, Vane volvió a su santuario, en la ensenada oriental del puerto de Nassau, para hacer mofa de Pearse mostrándole su última presa: ni más ni menos que el *Lark*, que, a pesar de todos los desvelos del capitán inglés, había logrado capturar otra vez. Un hecho más preocupante aún fue que tres de los marinos de la Royal Navy que había dejado a bordo del *Lark* se habían unido

voluntariamente a la tripulación de Vane. Pearse disponía de menos hombres y de menos cañones, pero además, entre sus propios marinos había quien consideraba a los piratas como héroes.

Mientras transferían los cañones, pertrechos y víveres a bordo del *Lark*, los piratas lanzaban insultos al *Phoenix* y Vane amenazaba a voz en grito con quemarlo. Luego no vacilaron en cruzar a remo la ensenada occidental del puerto, hasta la ciudad, con lo que pasaron cerca del buque de guerra. Pearse abrió fuego contra el bote, tanto con los cañones como con los fusiles, y ordenó a los piratas que subieran a bordo de su navío. Pero éstos hicieron caso omiso tanto de las órdenes como de

los proyectiles que salpicaban las aguas próximas y siguieron hasta la ciudad.

A los tres días, la tripulación de Vane había pasado de diecinueve hombres a más de setenta y cinco. Durante este tiempo, además, apresaron a otras dos balandras, cuyos capitanes, sin ser conscientes del peligro, habían cometido la imprudencia de atracar al lado de los piratas. Pearse intentó advertirlos con una señal de los juanetes, «que ondeaban al viento», pero no sirvió de nada.

El 4 de abril, Vane izó la bandera negra en el tope del *Lark* y zarpó a mar abierto. Provisto con una balandra ágil, armada de seis cañones, y un grupo adecuado de hombres, Vane se hallaba

en posición de paralizar todo el comercio de las Bahamas. Sentía poca simpatía por las víctimas, y muy especialmente por los mercaderes-traficantes de la isla Harbor, que habían capitulado ante Pearse nada más alzar éste el pabellón británico. Pagarían cara la traición cometida a la república de los piratas.

Incluso después de que se marchara Vane, el capitán Pearse se hallaba en una situación insostenible. Los piratas «han alterado el trato que dan al capitán y han pasado a amenazarlo... [le exigen‡ que se vaya o no responden de las consecuencias», según informó el gobernador Bennett, tras haber interrogado a varios piratas que

solicitaban perdón en las Bermudas. «He llegado a la conclusión de que ya se han rendido todos los que tenían la intención [de hacerlo‡ y... me temo que pronto se multiplicarán, puesto que son demasiados los [marinos‡ que arden en deseos de unirse a ellos cuando apresan [sus barcos‡.»

Pearse hizo cuanto estaba en sus manos para no exhibir debilidad, pero el 6 de abril, el carpintero de ribera de su tripulación prendió fuego al *Phoenix* de forma accidental, mientras hervía pez en la cocina. No se tardó en controlar las llamas, pero el daño simbólico era irreparable. Dos días más tarde, el *Phoenix* levó anclas y, en compañía de cinco balandras mercantes, zarpó del

puerto con rumbo a Nueva York. Para añadir un último motivo de vergüenza, la maniobra de salida fue errónea y el barco embarrancó. Durante unas horas, los habitantes de Nassau vieron cómo los marinos del *Phoenix* se azacanaban para liberarlo. Cuando se marchó por fin, Nassau quedó de nuevo en manos de los piratas.

Barbanegra y Bonnet pasaron el invierno de 1717-1718 en territorio español, de modo que sus acciones y movimientos pasaron inadvertidos a las autoridades británicas. Algunos navegantes españoles confiaron a otros jamaicanos que un pirata conocido por

el solo nombre de «el Gran Diablo» patrullaba por el golfo de México con un barco «cargado de tesoros». No mucho después, se informó de que Bonnet y Barbanegra estaban «navegando por» el puerto de Veracruz, justo en el golfo de México, con cuatro balandras y «una corbeta de cuarenta y dos cañones». Se decía que perseguían una galera denominada *Royal Prince* y que se jactaban de que «no renunciaban siquiera a apresar el buque de guerra *Adventure*». Era pura jactancia, desde luego: el HMS *Adventure* —una fragata de quinta clase, con base en Jamaica, que desplazaba 438 toneladas y estaba provista de treinta y seis cañones— era a la sazón la nave más poderosa de la

Royal Navy en todo el hemisferio occidental.

Hacia finales de marzo, Barbanegra y Bonnet se separaron en la bahía de Honduras. Barbanegra llevó el *Queen Anne's Revenge* a las islas de Turneffe, un gran anillo de manglares e islotes de arena coralina situado a unas veinticinco millas de la costa de la actual Belice. Era el lugar de asueto preferido de los mercaderes ingleses. Bonnet llevó el *Revenge* cien millas más al sur, a las islas de la Bahía, una cadena de tres islas con arrecifes coralinos, situadas frente a lo que hoy es Honduras.

El 28 de marzo de 1718, los hombres de Bonnet avistaron un navío cerca de Roatán, la mayor de las islas de la

Bahía. El *Protestant Caesar* era un buque mercante descomunal, de cuatrocientas toneladas, procedente de Boston. En sus portillas asomaban veintiséis cañones. Era cuatro veces mayor que el *Revenge*, provisto de sólo diez cañones y cincuenta hombres. Bonnet y sus hombres decidieron atacar, aun a pesar de tener todos los números en contra y de que, por lo tanto, se arriesgaban a repetir el desastroso enfrentamiento mantenido un año antes con el buque de guerra español. Alcanzaron el *Protestant Caesar* hacia las nueve de la noche, con una maniobra astuta, que los situó por detrás de su zona más vulnerable: la popa. Los hombres de Bonnet dispararon cinco

cañones y una descarga de mosquetes; les replicaron con dos cañones de popa y una lluvia de balas. Cuando se dispersó el humo, Bonnet gritó que, si el enemigo disparaba una vez más, no «concederían cuartel» y pasarían a cuchillo a todos los de a bordo. Sin embargo, el capitán del *Protestant Caesar*, el veterano William Wyer, de Boston, no era de los que se dejaba arredrar por un farol como aquél y dio orden de disparar de nuevo los cañones. La batalla se mantuvo durante tres horas, con la artillería iluminando la noche, hasta que Bonnet se vio obligado a ceder y a retirarse a la oscuridad.

Los hombres de Bonnet quedaron descontentos: era evidente que su

comandante había aprendido poco, pese a haber pasado todo un año junto a Barbanegra. Votaron a favor de trasladarse a las Turneffe, donde podrían recuperarse de aquel combate mal planteado. También se ocuparon de indicar a Bonnet, con la necesaria claridad, que su puesto de mando pendía de un hilo.

El 2 de abril, el *Revenge* entró en la laguna interior de las Turneffe, de cinco millas de anchura. Para alivio de la tripulación, hallaron fondeado al *Queen Anne's Revenge*. Varios marinos del *Revenge* rogaron a Barbanegra que utilizara su influencia para terminar con la capitanía de Bonnet. Barbanegra atendió a sus súplicas y pidió a los

hombres de Bonnet que organizaran una asamblea de toda la tripulación, en la cual les propuso reemplazar a su capitán por uno de sus oficiales, llamado Richards. La propuesta fue aceptada y Bonnet, trasladado a bordo del *Queen Anne's Revenge*. Se cuenta que, allí, Barbanegra comunicó a su díscolo amigo que, «como no estaba acostumbrado a las fatigas y exigencias de un puesto tan complejo», sería mejor que permaneciera a su lado, con Barbanegra, lo que le permitiría «vivir cómodamente y a placer, en un barco de categoría, donde no estaría obligado a cumplir con las tareas necesarias para la navegación marítima». En suma: Bonnet había quedado bajo una especie de

arresto domiciliario. En esa condición pasaría aún muchos meses.

Los piratas se quedaron en las Turneffe bastantes días. Allí se reponían, pescaban deliciosos peces y tortugas marinas y apresaban navíos extraviados. Su primera presa fue un balandro jamaicano de transporte de palo campeche, de ochenta toneladas, llamado *Adventure*, que tuvo el desacierto de entrar en la laguna de las islas. Los piratas juzgaron que era un barco útil y se lo quedaron. El capitán, David Herriot, quedó prisionero a bordo del *Queen Anne's Revenge*; el segundo de Barbanegra, el oficial de cubierta Israel Hands, asumió en su lugar el control del *Adventure*. Unos pocos días

más tarde capturaron al menos a cuatro balandros más, tres de ellos de Jamaica y el cuarto, el *Land of Promise*, de Rhode Island. Los hombres de Barbanegra prendieron fuego a uno de los barcos jamaicanos, tras sentirse agraviados por su capitán; pero izaron banderas rojas en los otros tres y los añadieron a lo que, en aquel momento, era ya una escuadra de cinco embarcaciones. Abandonaron las Turneffe hacia el 6 de abril. Barbanegra indicó a uno de los cautivos que pensaban «dirigirse a la bahía de Honduras, para quemar el barco *Protestant Caesar*» y asegurarse con eso de que el capitán Wyer «no se enorgullece, cuando regrese a Nueva

Inglaterra, de que ha derrotado a un pirata».

En la mañana del 8 de abril, los piratas encontraron al *Protestant Caesar* anclado frente a la costa de Honduras, con las bodegas a medio cargar de leña de palo campeche, recién cortada. Cuando Wyer avistó a los piratas —«un navío grande y una balandra con banderas negras y calaveras, y otros tres balandros con banderas sangrientas»— convocó a todos los hombres a cubierta, para preguntarles si deseaban defender la embarcación frente a los atacantes. Según Wyer, los hombres respondieron que «si [los enemigos‡ eran españoles, le apoyarían hasta perder la vida; pero

si eran piratas, se negaban a combatir». Cuando se hizo evidente que la partida atacante estaba formada por la balandra contra la cual habían combatido anteriormente, respaldada para la ocasión por el infame Barbanegra, los marinos de Wyer «declararon, sin excepción, que no pensaban combatir; y abandonaron el barco, convencidos de que la tripulación de la balandra les daría muerte, si no». Durante tres días, el capitán Wyer y sus hombres se escondieron en la costa, entre el follaje selvático y los montones de palo campeche, contemplando cómo los piratas saqueaban su navío. El 11 de abril, Barbanegra envió un mensaje a Wyer, afirmando que si se rendía de

modo pacífico, no se le haría ningún daño. Barbanegra tenía una fama horripilante entre los capitanes mercantes de las Américas, pero que se supiera, era en verdad un hombre de palabra y, además, no había matado nunca a nadie. Así pues, Wyer decidió confiar en él y se rindió. Fue conducido ante Barbanegra, quien le dijo que había sido una decisión inteligente la de no quemar ni causar otros sabotajes en el *Protestant Caesar*, porque, «de otra manera, los hombres de a bordo de su balandra le habrían devuelto el daño causado en el momento de combatir contra ellos». Por desgracia, Barbanegra también debía darle una mala noticia, como era que pensaba incendiar el

Protestant Caesar, por ser un navío de Boston; su tripulación tenía el compromiso de destruir todos los barcos de Massachusetts, en venganza «por la ejecución de los seis piratas» que habían sobrevivido a los naufragios de cabo Cod. Al día siguiente, Wyer tuvo que ver cómo los piratas subían a bordo de su barco y lo incendiaban, incluida la carga de campeche. Fiel a la palabra dada, Barbanegra liberó a Wyer y sus hombres, sin infligirles daño, junto con la tripulación del *Land of Promise*; al final, todos los cautivos lograron regresar a Boston.

La tripulación de Barbanegra resolvió dirigirse hacia el norte. En el ambiente se respiraba la primavera y era la época

de trasladar sus persecuciones hacia la costa oriental de Norteamérica. Sin embargo, antes se detendrían en Nueva Providencia, para comprobar en qué estado se hallaban sus hermanos de piratería.

Tras haber humillado a Vincent Pearse, Vane y su banda no regresó a Nassau hasta transcurridas tres semanas y media, período durante el cual desataron un auténtico reinado del terror en el archipiélago de las Bahamas. A diferencia de Bellamy y de Barbanegra, que evitaban el uso innecesario de la fuerza, Vane dirigió una orgía de violencia y crueldad que contribuyó a que las autoridades reales identificaran a todos los piratas bahameños como

monstruos. Sólo en este viaje, que duró del 4 al 28 de abril de 1928, su modesta banda capturó a una docena de barcos mercantes, que se rindieron, todos ellos, sin combatir. Aun así, el trato dado a la mayoría de los cautivos fue bárbaro e inhumano.

Las mayores crueldades se reservaban para las tripulaciones originarias de las Bermudas: siete de las doce presas. Los bermudeños solían visitar las Bahamas de forma regular, para rascar sal en las islas deshabitadas de Turcos y Caicos, situadas en la parte oriental del archipiélago. Como casi siempre seguían las mismas rutas de acceso a las islas, resultaban un objetivo especialmente fácil. Los hombres de

Vane habían desarrollado una animosidad particular en su contra, desde hacía no mucho; al parecer, porque su gobernador había ordenado detener poco antes a un pirata llamado Thomas Brown, acusado precisamente de piratería. Aunque Brown había quedado en libertad —probablemente, por falta de pruebas—, Vane no había perdido el deseo de vengarse. Era como si alguien hubiera causado un perjuicio a un «miembro» de la mafia: los demás utilizarían la ocasión para dar una lección a todo el vecindario.

La *William & Mary*, balandra de Edward North, cayó en manos de Vane en cayo Rum, el 14 de abril. Nada más abordar su barco, los hombres de Vane

comenzaron a apalizar a North, sus pasajeros y su tripulación, ordenándoles que le entregaran todas sus posesiones valiosas. Pero la balandra llevaba una carga poco valiosa: diecisiete pistolas españolas (por valor de sendas libras esterlinas), algunos alimentos y diez onzas (unos 300 gramos) de ámbar gris, una sustancia sólida que se produce en el intestino de los cachalotes, que la corriente arrastraba con frecuencia a las playas bahameñas y que se recogía para fines de joyería. Insatisfecho con la captura, Vane agarró a uno de los marinos de North, lo ató de manos y pies y lo amarraron a la superestructura del bauprés de la *William & Mary*. Los piratas introdujeron entonces un

mosquete cargado en la boca del marino indefenso y cerillas encendidas en sus párpados; si no confesaba dónde estaba escondido el dinero, dejarían que las cerillas quemaran hasta cegarle las pupilas y luego lo fusilarían. Tras esta exhibición, Vane quedó convencido de que habían hallado todos los objetos de valor. De paso raptaron al maestro de aja de la nave, un carpintero negro.

Mientras tenían lugar estos interrogatorios, los piratas de Vane apresaron una segunda balandra de las Bermudas, la *Diamond*, que alinearon junto con la *William & Mary*. Emplearon el mismo procedimiento: golpear al capitán, John Tibby, y a su tripulación, y escoger a uno de los

marinos para torturarlo con más intensidad. El desafortunado fue en esta ocasión cierto Nathaniel Catling, a quien pusieron un dogal alrededor del cuello y alzaron a lo alto del mástil, pateando y estrangulándose. Lo dejaron allí colgado, con la cara cada vez más morada, hasta que expiró. Luego los piratas cortaron la soga y lo dejaron por muerto en medio de la cubierta. Sin embargo, sólo se había desmayado; un tiempo más tarde, el desventurado comenzó a recobrar la conciencia. Uno de los piratas sacó su alfanje y dio un tajo al hombre prostrado, en la clavícula; cuando alzó de nuevo el arma para seguir golpeando al marino, uno de sus compañeros lo detuvo, tras afirmar

—según expuso Catling más adelante— que habría sido «demasiado cruel». Los piratas saquearon el *Diamond*, llevándose todo lo que hallaron de valor —trescientos reales de a ocho (por valor de setenta y cinco libras esterlinas) y «un hombre negro»— y obligaron a la tripulación a pasar a bordo del *Lark*, al que ahora denominaban *Ranger*. Derribaron los mástiles de los dos barcos bermudeños e incendiaron el *Diamond*. Antes de trasladar a los marinos a bordo del inutilizado *William & Mary*, los piratas se jactaron de haber maltratado de similar modo a otros dos balandros de las Bermudas, tan sólo dos semanas antes; y pidieron a North y Tibby que,

cuando llegaran a sus islas de origen, le dijeran al gobernador Bennett que los piratas «reunirán cuantas fuerzas puedan encontrar y vendrán a conquistar [su‡ país» con la intención de «transformarlo en una nueva Madagascar». Durante los festejos de sus capturas, los piratas se habían emborrachado y North y otros testigos declararon recordar cómo los hombres de Vane brindaban «por la perdición del rey Jorge», el gobierno y «todas las autoridades», al tiempo que amenazaban con ocupar las Bermudas aquel mismo verano. Parece ser que los hombres de Vane estaban bien informados de las peticiones que los piratas habían enviado a Jacobo Estuardo en su exilio y eran optimistas

al respecto: creían que pronto recibirían ayuda de esa parte.

Cuando regresó a Nassau, el 28 de abril, Vane había capturado otras tres balandras de las Bermudas; tres de Jamaica; una de Nueva York y un barco con destino a Boston. En el proceso, su tripulación se había incrementado hasta contar al menos con noventa miembros, si no más; en su mayoría, reclutados de los barcos jamaicanos, cuyos marinos es posible que conocieran a Vane de los tiempos de su estancia en Port Royal. Probablemente, el tesoro acumulado no excedía del millar de libras esterlinas, pero sus acciones habían servido para echar a perder todo el comercio legítimo que pretendía acceder a las Bahamas. El

control del comercio del archipiélago debían ostentarlo los piratas, pensaba Vane; y en su defecto, nadie.

Vane debió de sentirse satisfecho al comprobar que el HMS *Phoenix* se había retirado de Nassau, sin oponerse más al control de la isla por parte de los piratas. Más contento aún debió de quedar al ver que un buque de guerra de gran tamaño entraba en el puerto al cabo de unos pocos días, con la bandera pirata enarbolada y la compañía de dos goletas piratas y dos balandras como presas. Barbanegra había regresado.

Barbanegra dirigía entonces a unos setecientos hombres, cantidad que prácticamente cuadruplicaba la de la población pirata que pasaba la noche en

la isla de Nueva Providencia. Durante unos breves días, las calles de Nassau recobraron la vida mientras Barbanegra intercambiaba historias con Vane, Paulsgrave Williams y los demás capitanes irreductibles de la ciudad. Es probable que su banda distribuyera el botín en este tiempo, porque cerca de trescientos hombres la abandonaron. Algunos, sin duda, proyectaban aguardar la llegada del gobernador Rogers para acogerse al perdón del rey. Otros, entre los que se contaba el artillero principal de Barbanegra, William Cunningham, querían disfrutar en tierra antes de reanudar las labores de piratería. Otros quizá fueran jacobitas incondicionales, que deseaban permanecer al lado de

Vane, a la espera de los refuerzos de la corte de los Estuardo en el exilio. Por último, algunos tal vez preferían zarpar junto con Paulsgrave Williams, quien había anunciado que pensaba partir pronto hacia Africa, para acosar a los barcos europeos del comercio de esclavos.

Cabe imaginar a Williams y Barbanegra bebiendo juntos bajo los toldos de vela de alguna de las cervecerías al aire libre de Nassau, narrándose las historias de la destrucción del *Whydah*, la captura del *Queen Anne's Revenge* y los enfrentamientos directos con los buques de guerra de Su Majestad. Parece probable que intercambiaran conjeturas

al respecto de su antiguo comandante Benjamin Hornigold, a la sazón en Jamaica, sopesando si de verdad habría renunciado a la piratería. Barbanegra había sabido que Woodes Rogers, que procedía también de su Bristol natal, sería el próximo gobernador de las islas Bahamas. Si el nombre de Edward Thatch era en realidad un seudónimo para proteger a la familia de Barbanegra, la noticia excluía cualquier posibilidad de aceptar el perdón en Nassau, dado que Rogers lo reconocería. De modo que Barbanegra disponía de dos posibilidades: permanecer junto con Vane para intentar derrotar a Rogers o marcharse de Nassau, de forma definitiva.

Al cabo de un día o dos, Barbanegra convocó a toda la tripulación a bordo de su escuadra de cinco naves. Aparecieron unas pocas caras nuevas, de piratas que no tenían la más mínima intención de incorporarse a la vida legal, como el antiguo segundo de Hornigold, John Martin. La que era la armada pirata más poderosa de la época levó anclas y zarpó de Nassau, con rumbo al estrecho de Florida, el Palmar de Ayz y la zona de los naufragios españoles.

Hacia esas mismas fechas, pero a miles de millas de distancia, otra flota levaba anclas en el río Támesis, al sur de Londres: la que llevaría a Woodes

Rogers a las Bahamas.

Fue una expedición impresionante, que Woodes Rogers tardó muchos meses en congregar. Había en total siete navíos, cinco de los cuales eran de propiedad de Rogers y sus socios comerciales. El iba a bordo del *Delicia*, un buque de guerra privado, de 460 toneladas, con una tripulación de noventa hombres y un armamento de treinta cañones. Lo acompañaban el transporte *Willing Mind*, de 300 toneladas (veinte cañones, veintidós hombres); la goleta *Samuel*, de 135 toneladas (seis cañones, veintiséis hombres); y una goleta de guerra, de propiedad privada, el *Buck* (seis cañones, veinte hombres). Estos cuatro barcos portaban a una Compañía

Independiente de un centenar de soldados, en su mayoría, recién dados de alta en el hospital militar de Chelsea; a 130 colonos varones, con sus mujeres e hijos, en gran medida refugiados de credo protestante, venidos de Francia, Suiza o el Palatinado alemán; víveres y pertrechos para alimentar y vestir a todas esas personas durante catorce meses; todos los materiales y las herramientas necesarias para, en palabras de los socios coinversores de Rogers, «construir casas & fuertes», despejar terrenos de cultivo y plantar en ellos «azúcar, jengibre, añil, algodón... y tabaco para rapé, idéntico al de La Habana». Rogers, convencido de que los piratas responderían a un mensaje de

instrucción espiritual, cargó también a bordo un paquete de publicaciones religiosas de la Asociación para la Promoción del Conocimiento Cristiano. En total, la expedición representaba una inversión conjunta de once mil libras esterlinas. El propio Rogers había contribuido con tres mil.

Además de los soldados, marinos y colonos, Rogers viajaba en compañía de varios caballeros que deseaban ayudarlo a poner orden en aquella colonia caída. Entre ellos destacaba la figura de sir William Fairfax, un aristócrata de veintiséis años de edad, cuya familia poseía 5,3 millones de acres en Virginia. [42‡] Fairfax aspiraba a ser presidente del tribunal supremo. Al igual que otros

grandes nobles, Fairfax consideraba que las Bahamas eran a la sazón un lugar demasiado peligroso como para que lo acompañara su esposa. «Aunque confío en no estar demasiado tiempo separado de mi mujer... quiera Dios que ella no busque ningún remedio para consolar sus penas», le escribió a su madre desde el *Delicia*, justo antes de zarpar.

Como escolta de los barcos de Rogers en su viaje a Nassau iban tres buques de guerra de la Royal Navy: la fragata de quinta clase HMS *Milford* (420 toneladas, treinta cañones), dirigida por el comodoro Peter Chamberlaine; la de sexta clase HMS *Rose* (273 toneladas, 20 cañones); y una balandra armada, la *Shark* (113 toneladas, diez cañones).

Todas ellas iban tripuladas por cien hombres. Estos barcos de guerra representaban la fuerza naval más poderosa jamás desplegada contra los piratas de las Bahamas. Unidos a los navíos de Rogers, suponían una fuerza abrumadora: siete embarcaciones armadas con un total de 550 soldados y marinos. Cuando dejaban atrás la desembocadura del Támesis, el 22 de abril de 1718, pocos eran los que ponían en duda que iban a escribir la última página de la historia de la república de los piratas.

Barbanegra había tomado una decisión que no había compartido con su banda:

era hora de poner fin a la piratería como actividad franca. La amnistía del rey Jorge había dividido las filas de los piratas, causando la rendición de muchos de sus líderes destacados y la huida desperdigada de muchos otros. Quizá se sintiera impresionado ante la determinación de Charles Vane de sostener la base pirata al coste que fuera, pero Barbanegra era demasiado prudente, en cuanto estratega, como para comprometerse con una causa perdida. Así pues, salvo que recibieran refuerzos del rey Estuardo, los pocos centenares de piratas de Nassau tenían pocas esperanzas de retener a una fuerza militar tan potente como la que cabía esperar que congregara el gobernador

Rogers. Barbanegra no era como Vane. No quería el fulgor de la gloria a costa de la muerte. Más bien prefería ser el pirata que saldría con bien de todos los peligros, situándose, quizá como una especie de versión dieciochesca de *El Padrino*: un jefe del crimen, rico y poderoso, que actúa con la connivencia de algunas autoridades y su función resulta ora indetectable, ora imposible de demostrar por los demás. No carecía de ideas respecto de dónde podría desempeñar a gusto tal función. Pero antes que eso, necesitaba dar otro buen golpe.

Quizá fuera el infortunado Stede Bonnet quien le dio la idea de bloquear Charleston, cuyo comercio marítimo

debía viajar por encima de un bajío de arena y cruzar una salida de puerto muy estrecha. Un año antes, Bonnet había sitiado la capital de Carolina del Sur con su *Revenge*, pero tuvo que conformarse con una operación relámpago, huyendo de la escena antes de que los habitantes de la ciudad lo persiguieran con todos sus barcos. Ahora bien, con la flota que había reunido, tan impresionante, Barbanegra no tenía nada que temer de unos balandros armados comparativamente pequeños y débiles. La Royal Navy no contaba con presencia permanente en las Carolinas, e incluso si coincidía que una fragata hubiera fondeado en su puerto, sus cañones serían insuficientes contra

la suma de artillería del *Queen Anne's Revenge* y sus tres balandras consortes. Los piratas obligarían a toda la colonia a ponerse de rodillas y quizá hallarían ocasión, incluso, de saquear la propia ciudad. Con esta idea en mente, acordaron poner rumbo a Charleston.

Mientras se dirigían hacia el norte, algunos de los hombres quedaron postrados por una dolencia no especificada; probablemente, sífilis, contraída por el trato con las prostitutas de Nassau. El médico carecía de medicamentos adecuados a esta enfermedad venérea, pero su adquisición devino prioritaria. Así, la flota pirata apresó varias naves en el estrecho de Florida —entre ellas, dos

balandras y un bergantín—, con la esperanza de conseguir información útil, además de botín. Dieron con un filón. Dos de los barcos estaban comandados por miembros de la antigua «pandilla voladora». Josiah Burgess, uno de los capitanes piratas más veteranos, regresaba a las Bahamas desde Charleston, a bordo de un balandro de diez toneladas, el *Providence*, con cerveza embotellada y dos bandejas de barro cocido (productos, al parecer, muy estimados en el refugio pirata). Burgess no tuvo problema en compartir cuanto sabía al respecto de Charleston, donde había pasado varias semanas antes de recibir su indulto. Había viajado hasta allí en compañía de varios amigos

piratas, muchos de los cuales aún lo acompañaban en aquel momento, y se alegraba de ver a los compañeros de antaño. Barbanegra se congratuló al saber que no había barcos de la Marina en el puerto y, en cambio, sí habían fondeado varios mercantes dispuestos a partir con rumbo a Londres y Nueva Inglaterra. Los hombres de Barbanegra adquirieron el cargamento completo de Burgess y lo enviaron de vuelta a Charleston, para que actuara como espía: ojos y oídos de los piratas en tierra. Según los archivos de Carolina del Sur, regresó a Charleston a los pocos días de su marcha, con el barco vacío, sólo unas horas antes de que la flota de Barbanegra recortara su negra

silueta en la bahía.

Unos días después de haberse encontrado con Burgess, los piratas interceptaron asimismo un balandro de treinta y cinco toneladas, mandado por otro pirata reformado, Leigh Ashworth: el *Ann*, de Jamaica. Unas semanas atrás, Ashworth se había dirigido de Nassau a Charleston con un barco distinto, cargado de contrabando. Tras aceptar la amnistía, Ashworth había adquirido el *Ann* a nombre de un familiar y había llenado su bodega de barriles de brea, alquitrán y carne de buey, que pensaba pender en Port Royal. Estaba dispuesto a retirarse a su hacienda de Jamaica, según le reveló a Barbanegra. Quizá la historia de Ashworth reforzó la

determinación de Barbanegra de pasar a una situación de semilegitimidad, aunque no sin una última incursión en la costa americana.

La flota pirata llegó a la Barra de Charleston, nueve millas al sur de la ciudad, el 22 de mayo de 1718, y apresó al práctico del puerto antes de que pudiera navegar hasta la ciudad para dar la alarma. Luego distribuyeron los cuatro buques de forma que bloqueaban el acceso a la barra y aguardaron, como una araña, a que las diversas naves cayeran en su red. Al cabo de unos días habían capturado al menos a cinco embarcaciones: dos grandes, con destino a Londres; otras dos mayores, que procedían de Inglaterra; y un minúsculo

balandro de ocho toneladas, el *William*, que regresaba a Filadelfia.[43] El capitán de este último, Thomas Hurst, era una cara conocida: había estado en Nassau en fechas recientes, donde había adquirido a los piratas ocho «grandes cañones» que aún albergaba la minúscula bodega de su embarcación. El que un día comerciaba con los piratas, de pronto era su prisionero.

La primera de las presas fue la más valiosa. El *Crowley*, de 178 toneladas, salía del puerto con destino a Londres. Sus bodegas estaban repletas con más de 1.200 barriles, aunque cargados de brea, alquitrán y arroz, exportaciones habituales de Carolina que no resultaban de especial utilidad para los piratas. Sin

embargo, en las cabinas del *Crowley* viajaba cierto número de pasajeros, entre los cuales figuraban algunos de los personajes más destacados de Charleston. Así, mientras los piratas se apoderaban de las provisiones y los pertrechos del *Crowley*, se trasladaba a los apesadumbrados prisioneros, en una chalupa de remos, hasta el *Queen Anne's Revenge*, donde se los interrogó a fondo: ¿Quiénes eran?, ¿qué transportaba su barco?, ¿qué otros barcos había anclados en Charleston? Uno resultó ser Samuel Wragg, miembro del consejo de gobierno de la colonia, que poseía 24.000 acres en la provincia[44] y regresaba a Inglaterra en compañía de su hijo William, de cuatro

años. El astuto Barbanegra se dio cuenta de que los cautivos eran mucho más valiosos que todo el cargamento de las bodegas. Era el momento de convocar una asamblea general de los piratas, para decidir su destino.

Como preparativo de la asamblea, todos los cautivos —ochenta personas en total, procedentes de diversos barcos — fueron apelotonados en la bodega del *Crowley* y encerrados en la oscuridad. «Ello se hizo con [tal‡ celeridad y tal precipitación, que aquellos infortunados sintieron un terror insoportable, pues creían que estaban a las mismas puertas de la muerte», según escribió más adelante el autor de la *Historia general de los piratas*, tras haber hablado con

algunos testigos, al parecer. Wragg y los demás pasajeros habían escuchado relatos tan sangrientos sobre los piratas, que suponían que sus secuestradores prenderían fuego al barco con ellos dentro; «y lo que pareció confirmar tales sospechas fue el hecho de que no se tenía consideración alguna a la distinta categoría de los prisioneros», sino que «los comerciantes, los caballeros de elevada condición e incluso el hijo pequeño del señor Wragg› fueron confinados con los sirvientes y los marinos: todo un presagio de la muerte, sin duda.

Mientras los cautivos se encogían con pavor en la bodega y «lamentaban su estado», los piratas se reunieron a bordo

del buque insignia, para trazar un plan. Enviarían un bote a Charleston y exigirían un rescate por los prisioneros; si la respuesta no era positiva, no sólo amenazarían con asesinar a todos los cautivos y quemar sus barcos, sino también con entrar en el puerto local, hundir todas las embarcaciones de Charleston e incluso atacar la propia ciudad. Fuera cual fuese la enfermedad contraída por los piratas, sin embargo, debía de inquietarlos en grado sumo, puesto que el único rescate exigido fue un cofre que contuviera una lista de medicinas, redactada por su cirujano, por un valor total de unas cuatrocientas libras esterlinas. Tras concluir la asamblea, Barbanegra hizo llamar a los

prisioneros y los informó de sus previsiones. Wragg rogó a los piratas que enviaran a uno de los caballeros cautivos a recoger el rescate que se hubiera solicitado, para que éste dejara bien clara al gobernador la seriedad de la situación. Los piratas se mostraron de acuerdo. Algunos sugirieron enviar al propio Wragg y conservar como rehén al pequeño William. Barbanegra, siempre buen estratega, era contrario a la propuesta; no quería perder su propiedad más preciada y más valiosa a la hora de negociar, porque si se le reprochaba que su amenaza era en realidad un farol, no tenía intención de matar realmente al niño ni a los demás cautivos. Así pues, los piratas

seleccionaron a otro prisionero, un tal señor Marks, que viajó junto con sus mensajeros. Si el grupo no regresaba a bordo con las medicinas, los piratas aseguraron que cumplirían sus amenazas.

La chalupa partió, con Marks y los dos piratas, en lo que acabaría siendo una farsa. En el trayecto a la ciudad, una borrasca repentina hizo volcar el bote. Los tres hombres lograron nadar hasta un lugar seguro, pero con la mala suerte de ir a parar a una isla deshabitada. Aguardaron a ser rescatados, conscientes de que el reloj seguía su curso; pero a la tarde siguiente, hambrientos y doloridos, se vio claro que nadie los recogería a tiempo.

Hallaron una cubierta de escotilla en la playa, bastante grande, pero no suficiente para acogerlos a todos. A falta de otras opciones, Marks subió a la balsa improvisada y los piratas la empujaron al agua; cuando el agua les cubrió, se agarraron con fuerza al borde y nadaron con todas sus fuerzas. Para llegar a Charleston debían recorrer nueve millas; pero aunque se esforzaron durante toda la noche, apenas avanzaron. A la mañana siguiente, convencidos de que les había llegado su hora, los recogió un barco de pescadores, que los trasladaron hasta su aldea. Marks, al darse cuenta de que el tiempo de los cautivos estaba a punto de agotarse, pagó a los pescadores para que fueran a

contarle a Barbanegra lo que había ocurrido; entretanto, alquiló un segundo bote, para que los condujera hasta Charleston.

Cuando los pescadores dieron con los piratas, Barbanegra estaba furioso. El plazo había expirado hacía más de veinticuatro horas, y el comandante de los piratas había amenazado a Wragg y sus compañeros, «llamándolos escoria en mil ocasiones y jurando que no vivirían ni dos horas más». Pero aunque se esforzó sobremanera por aterrorizar a los prisioneros, lo hizo sin causarles daño corporal, de ningún modo. Después de que los pescadores refirieran el accidente de Marks y le pidieran, en su nombre, otros dos días

de plazo, Barbanegra accedió. Sin embargo, pasaron los dos días y los emisarios no volvieron. La banda pirata no mató a nadie, a pesar de lo afirmado; pero determinó poner rumbo a Charleston para sembrar el pánico en la ciudad.

Entretanto, en Charleston, Marks andaba buscando con desesperación a los dos piratas con los que había llegado a la ciudad. En cuanto habían puesto el pie en sus calles, el caballero había corrido a la residencia del gobernador Robert Johnson, quien aceptó de inmediato las peticiones de Barbanegra. Pero los dos piratas se habían ido a una taberna y, mientras bebían, encontraron a algunos compañeros de otros tiempos.

Había más de una docena de piratas de Nassau en la ciudad, que habían venido a solicitar el indulto del rey. Mientras los dos bucaneros paseaban por las calles de la ciudad amurallada, descubrieron que despertaban la admiración de mucha gente común. Así pues, con el placer de la celebridad y la compañía de viejos amigos, fueron de una casa a otra y bebieron un vaso y otro, hasta que perdieron de vista el tiempo. Olvidaron por completo la misión hasta que, al cabo de un día o dos, oyeron gritos en las calles de la ciudad. La escuadra de Barbanegra se había presentado en el puerto y aterrorizaba a los habitantes, de modo que «las mujeres y los niños corrían por

la calle, completamente enloquecidos». Los dos piratas borrachos dirigieron sus tambaleantes pasos a los muelles, para impedir que sus compañeros desataran la venganza contra la ciudad.

Marks remó hacia el buque de guerra con el cofre de medicinas y un mensaje del gobernador Johnson, en el que ofrecía la amnistía a Barbanegra a condición de que depusiera las armas. El capitán pirata rechazó la oferta, pero liberó a todos los cautivos con sus barcos, aunque los funcionarios del lugar anotaron que habían «destruido la mayor parte de los cargamentos... y causado daños en las embarcaciones por puro placer destructivo». Al final, los piratas zarparon con un botín

relativamente modesto: las medicinas, provisiones, unos cuantos barriles de arroz, cuatro mil reales de a ocho (mil libras esterlinas) y las ropas de los caballeros apresados, a quienes habían desvestido antes de soltarlos. La única presa que se llevaron consigo fue la balandra española capturada en aguas de Florida. Barbanegra había paralizado toda una colonia durante más de una semana, pero, por razones que no conocemos, aceptó zanjar el asunto con un botín que, probablemente, valía en total menos de dos mil libras esterlinas.

Mientras navegaban hacia el norte, la escuadra pirata detuvo a otros dos barcos con rumbo a Carolina del Sur: el navío bostoniano *William*, de sesenta

toneladas, cargado con madera y cereales; y el bergantín de Bristol *Princess*, de cuarenta y cinco toneladas, con un cargamento de ochenta y seis esclavos negros, procedentes de Angola. Del *Princess*, los piratas tomaron a catorce de los que un funcionario de Charleston denominó «sus mejores negros», para añadir a una tripulación de color ya de por sí numerosa a bordo de la escuadra de Barbanegra. (Aunque mientras se trasladaba a los negros, Barbanegra dijo al comandante del *Princess*, el capitán John Bedford, que le «había cogido una docena de fraile», quizá para indicar que los consideraba antes como bienes vendibles que como nuevos miembros de su banda.) En

cuanto al *William* y su cargamento, los piratas habían afirmado, al salir de Charleston, que «juraban vengarse contra los hombres de Nueva Inglaterra y sus barcos», por el hecho de haber ejecutado a los hombres de Bellamy. Pero en realidad fue el *Revenge* el que había capturado el *William* y, por alguna razón, su comandante, el segundo de Barbanegra, el señor Richards, dejó ir a la embarcación. No obstante, algunos cautivos oyeron a Barbanegra reprochar con gran enfado a Richards el «no haber prendido fuego a aquel... barco, cuando pertenecía a Boston».

Barbanegra no tardó en dejar de lado su cólera, puesto que había cuestiones más importantes a las que atender. En

secreto, había decidido que era el momento oportuno para disolver la compañía, pero no tenía intención de compartir el botín reciente con un grupo de cuatrocientos hombres. Mientras estaban en Centroamérica, algunos de los marinos piratas se habían amotinado debido a una carestía de ron. «El grupo anda un poco sobrio», escribió en su diario Barbanegra, hacia esa época. «¡Qué confusión más terrible entre los nuestros! Los canallas traman y hablan de escindirse.» Por fortuna, la siguiente presa de la escuadra pirata tenía «una buena dosis de licor a bordo» con la que «la compañía se mantuvo ajumada, bien ajumada, [y‡ todo fue bien otra vez».[45‡ Sin embargo, Barbanegra no había

perdonado a los rebeldes y se negaba a recompensar su actitud. Así pues, desarrolló un plan para librarse tanto de ellos, como del inepto Stede Bonnet y los adeptos a su convicción política. Sólo lo desveló a unos pocos compañeros de confianza, como su segundo, William Howard, y el contramaestre Israel Hands, quien estaba al mando de uno de los barcos de la flota: en concreto, la balandra *Adventure*, de ochenta toneladas. Ellos lo ayudaron a convencer a la banda de la necesidad de zarpar con rumbo a alguna de las bahías despobladas de Carolina del Norte, para carenar las naves y, en apariencia, prepararse para interceptar el tránsito anual de los galeones del oro

español por el estrecho de Florida.

A los seis días de haber abandonado Charleston, aproximadamente —debía de ser en torno al 3 de junio de 1718—, la escuadra de Barbanegra se adentró en lo que hoy se conoce como islote de Beaufort, a medio remontar la costa baja y pantanosa de Carolina del Norte. Para evitar los bancos de arena, para los que no había carta náutica, los barcos debían pasar trabajosamente por un canal estrecho, en forma de coma, creado por un arroyo sensible a las mareas, cuya desembocadura de aguas mansas proporcionaba un fondeadero tranquilo. Aunque este puerto estaba situado justo enfrente del poblado de Beaufort, los piratas no tenían nada que temer de un

puñado de familias que no disponían de medios efectivos para solicitar ayuda en el continente. Las balandras —*Adventure, Revenge* y el pequeño balandro español— entraron en primer lugar, cruzaron la barra exterior, situada a menos de cinco metros de profundidad, y siguieron completando la curva del canal hasta arribar al fondeadero. En cuanto a Barbanegra, su *Queen Anne's Revenge* salvó sin problemas la dificultad de la barra exterior, pero cuando se aproximaba a la entrada del canal, a plena vela, parece ser que ordenó al timonel que mantuviera un curso que la condujo directamente hasta encallar en los bajíos. El enorme buque se clavó en el

banco con tal fuerza, que hizo saltar a los hombres y quebró los cabos de sujeción de una de las anclas de proa, que cayó al mar, salpicando. Según lo previsto de antemano, Barbanegra envió a William Howard a remontar el canal en una chalupa, para dar instrucciones a Israel Hands de que regresara con el *Adventure*, de tal forma que con su ayuda pudieran sacar el *Queen Anne's Revenge* de la tierra antes de que bajara de nuevo la marea. Hands manejó el *Adventure* de modo que encalló en el mismo bajío a poca distancia del buque insignia, abriendo unos boquetes enormes en su casco. Cuando el *Revenge* y el balando español se presentaron en el lugar, el navío de

Barbanegra había empezado a escorar hacia babor y sus bodegas se estaban inundando. En un bote, los piratas arrastraron una de las anclas del *Queen Anne's Revenge* hasta introducirla casi cuatrocientos metros en el canal, la echaron e intentaron arrastrar el barco por mediación del cabrestante del ancla; pero fue inútil. El *Queen Anne's Revenge* estaba destinado a perderse sin remedio, por lo que toda la tripulación subió a bordo del *Revenge* y del balandro español, que llevaron hasta Beaufort.

Cuando los piratas evaluaron la situación, Barbanegra puso en marcha la segunda parte de su plan. Stede Bonnet había mostrado durante varias semanas

un estado de honda depresión y declaraba a todo el que lo escuchaba que se alegraría de renegar de la piratería, pero que, por culpa de sus acciones, estaba «tan avergonzado de volver a ver nunca jamás la cara de un inglés» que no le quedaría más remedio que «pasar el resto de sus días» viviendo de incógnito en España o Portugal. No es de extrañar que entre los piratas sentara como una bomba el que, de pronto, Barbanegra anunciara que devolvía la comandancia del *Revenge* a su lamentable compañero.

Bonnet apenas daba crédito a lo que oía y decidió procurarse un indulto lo más pronto posible. Tal vez los aldeanos de Beaufort le revelaron que el

gobernador de Carolina del Norte, Charles Eden, vivía en el minúsculo pueblo de Bath, a un día de navegación, estrecho arriba y tras adentrarse en el río Pamlico. Bonnet y un puñado de hombres leales a su ideario saltaron a bordo de una chalupa de bajo fondo y zarparon de inmediato, con la promesa de regresar en cuanto pudieran a por el resto de sus hombres.

Nada más partir Bonnet, Barbanegra y un centenar de conspiradores sacaron las armas y apresaron a los demás piratas. Abandonaron a dieciséis de ellos —incluido el capitán del *Adventure*, David Herriot— en el banco de Bogue, una isla arenosa y deshabitada, a cerca de una milla del

continente. Luego dejaron a otros doscientos piratas para que se las arreglaran como pudieran en Beaufort. Barbanegra y sus camaradas —«cuarenta hombres blancos y sesenta negros»— subieron a bordo del balandro español y se marcharon, tras haber cargado todo el botín de la banda, por valor de unas dos mil quinientas libras esterlinas. «La mayoría creían que el mencionado Thatch había embarrancado su navío a propósito —le confió más adelante Herriot a las autoridades—, [para‡ dividir la compañía en dos y quedarse para sí mismo todo el dinero y los efectos de valor.» Cuando Bonnet regresó a la isla, al cabo de tres días, con el perdón en la

mano, el *Revenge* le aguardaba en Beaufort, pero el tesoro no. Rescató a los náufragos del banco de Bogue y juró vengarse de su mentor, que lo había ofendido ya en dos ocasiones.

Sin embargo, lo que Bonnet no se imaginaba siquiera es que también Barbanegra había puesto rumbo a Bath, aunque dando un rodeo por el exterior de las islas, no cruzando por el estrecho canal de su interior. Por lo tanto, cuando Bonnet navegaba de regreso a Beaufort, su ofensor se hallaba justo en el otro lado de las islas y se dirigía en sentido contrario. Cuando Bonnet descubrió la traición, el balandro de Barbanegra, con sus ocho cañones, ya remontaba el riachuelo que lo encaminaba hacia la

anodina capital de Carolina del Norte.

Aunque Bath era el centro administrativo, la ciudad más antigua y el puerto oficial de acceso a Carolina del Norte, en realidad era poco más que una aldea: tres calles largas, dos docenas de casas, un molino de cereales y un fuerte de madera, reducido, situado en una orilla del arroyo de Bath, cuyas riberas pobladas de cipreses eran tan bajas, llanas y marismeñas, que era imposible adivinar dónde acababa el agua y empezaba la tierra. El balandro de Barbanegra se situó contra el viento y ancló en las aguas marronosas, manchadas de taninos, con la ciudad a un lado y un muelle y una plantación al otro. En Bath vivía cerca de un centenar

de personas; la llegada de los visitantes no pudo pasar inadvertida, puesto que suponía duplicar la población local. Tras bajar a tierra, es probable que los piratas pidieran localizar la sede del gobierno, o la de los tribunales; los habitantes les habrían confesado que en Carolina del Norte no había ninguna de las dos, puesto que el consejo de gobierno era itinerante y se reunía ora en casa de un miembro, ora del otro, y así sucesivamente, a veces a muchas millas de distancia de Bath. Para obtener el perdón del rey, se aconsejó a Barbanegra remar hasta el muelle del otro lado del arroyo, ya que allí era donde se encontraba la residencia del gobernador Charles Eden.

No han pervivido testimonios directos del primer encuentro entre Barbanegra y el gobernador Eden, pero, al parecer, fue bien. Eden, de cuarenta y cinco años, era un noble inglés con una hacienda de cuatrocientos acres;[46] pero gobernaba una colonia empobrecida, con aguas estancadas y pestilentes, y poblada por indios agraviados y colonos sin recursos. Los hombres de Barbanegra, por el contrario, disponían de dinero —las dos mil quinientas libras en moneda española, además de lo que hubieran ahorrado durante la campaña pirata del año anterior— y los medios y la voluntad de obtener más, a condición de que el gobernador se abstuviera de hacer demasiadas preguntas con

respecto a su origen. Así pues, alcanzaron un entendimiento. Eden emitiría un indulto para todos los hombres de Barbanegra que, en su mayoría, se dispersaron. Barbanegra y un puñado de oficiales de confianza se establecerían en Bath, para construir sus residencias y llevar una vida que, en apariencia, tendría el aspecto de una vida honrada. En realidad, suponía continuar de forma discreta con la intercepción de barcos que subieran o bajaran por la costa oriental, vinieran de Virginia o se dirigieran a ella; a fin de cuentas, los altivos líderes de Virginia llevaban mucho tiempo exhibiendo su desprecio por sus vecinos del sur y su notorio retraso. Eden y sus amigos

comerciarían con los bienes robados y los piratas se beneficiarían de su protección. Carolina del Norte se convertiría, de hecho, en otras islas Bahamas, con una gran ventaja: como el territorio disponía de un gobierno soberano, no estaba sujeto a una eventual invasión británica.

La mayoría de los compañeros de Barbanegra salieron con rapidez de Carolina del Norte, con rumbo a Pensilvania y Nueva York. William Howard se fue a Williamsburg, con dos esclavos (uno apresado con *La Concorde*, el otro con el bergantín *Princess*). Barbanegra y otros veinte hombres, incluidos al menos seis negros libres incorporados a la piratería, se

quedaron en Bath. Según la tradición local, Barbanegra escogió una casa en punta Plum, un promontorio situado en un extremo del pueblo. Según el autor de la *Historia general de los piratas*, Barbanegra no tardó en contraer matrimonio «con una jovencita de unos dieciséis años de edad; el gobernador ofició la ceremonia»; afirmaba que era su decimocuarta esposa y que la «obligaría a... prostituirse [con‡ cinco o seis de sus brutales compañeros», espectáculo que él habría contemplado. Pero es una historia muy adornada. Se diría más bien que, con todo el tiempo que había pasado en el mar, no era muy fácil casarse trece veces. Y su historial como pirata era singularmente humano,

casi compasivo; cuesta de creer que hubiera organizado una violación colectiva y regular de una prometida adolescente. Es cierto, sin embargo, que Barbanegra contrajo matrimonio en Bath; su boda fue comentada más adelante por un capitán de la Royal Navy, con residencia en la vecina Virginia, que había estado siguiendo las actividades del pirata. De nuevo según el folklore local, la esposa era Mary Ormond, hija de un futuro sheriff de Bath; es una historia a la que concedía crédito, a principios del siglo XX, al menos uno de los descendientes de Ormond. Otro de los pasajes dedicado a Barbanegra en la *Historia general de los piratas* suena más verosímil: «Con

frecuencia, se divertía visitando a los hacendados, en cuyas casas se entretenía días y noches enteras. Era bien recibido por ellos, pero no sabría decir si por amistad o por miedo».

Al igual que Henry Avery, Barbanegra había comprado la lealtad de un gobernador colonial, pero aún debía acumular la clase de fortuna que le había de permitir vivir a cuerpo de rey durante el resto de sus días. Por ello, al cabo de unos días de descanso, se puso de nuevo manos a la obra.

En las Bahamas, en cambio, Charles Vane no mostraba ninguna intención de dar a sus actividades una pátina de

legalidad. Tras el viaje de abril, había pasado casi un mes encerrado en Nassau, a la espera de refuerzos jacobitas. Pero éstos no llegarían nunca: poco después de que George Cammocke trasladara su proyecto bahameño a la reina María de Módena, madre de Jacobo Estuardo, ésta falleció; al parecer, el plan murió con ella. A medida que transcurrían las semanas, Vane se apercibió de que Woodes Rogers, el gobernador de Jorge I, derrotaría a los Estuardo en el control de Nassau. La república pirata, era casi inevitable, estaba condenada. Hornigold y otros piratas reformados que habían regresado a Nassau pretendían entrar al servicio del gobernador Rogers.

Jennings no había vacilado en ir más allá: había aceptado una patente de corso del gobernador Bennett para perseguir a Vane, apresarlo y llevarlo ante un tribunal de las Bermudas, donde lo harían pagar por sus crímenes. Al parecer, Jennings estaba pertrechando dos o tres balandras con la intención de acudir a Nassau a realizar tal propósito. Vane deseaba continuar con la piratería, pero era consciente de que la situación era cada vez más complicada.

A finales de mayo, Vane no podía esperar más. Recorrió Nassau para convocar de nuevo a su vieja tripulación. Unos setenta y cinco irreductibles de su calaña, entre los cuales figuraban Edward England y

«Calicó Jack» Rackham, aceptaron acompañarlo a bordo del *Lark*. El plan consistía en realizar un último viaje antes de que hiciera su aparición el gobernador Rogers y, a poder ser, hacerse con un navío pirata grande, capaz de actuar durante largos períodos de tiempo sin necesidad de recalar en un puerto propio. Si alguien pretendía expulsar a Vane de su querido refugio pirata, él se aprestaría a recorrer toda la distancia precisa e invertir todo el tiempo preciso para hallar otro.

La primera presa de Vane no fue poco audaz. El 23 de mayo de 1718, cerca de la isla Crooked —en las Bahamas, pero unas doscientas millas al sudeste de Nassau— capturaron a un balandro

conocido. El *Richard & John*, de catorce toneladas, había sido fijo en las aguas de Nassau durante muchos años, como transporte de pertrechos venidos de Charleston y Jamaica y comprador de los bienes robados. Vane y los demás tripulantes del *Lark* sabían que pertenecía a Richard Thompson, el ciudadano más notable de la isla de Harbor, y a su yerno John Cockram, uno de los fundadores de la república pirata, que había estado en las mismas canoas que Hornigold allá por 1714. El *Richard & John* había sido siempre una presa prohibida para los piratas, pero la situación había cambiado. Cockram no sólo había sido uno de los líderes del grupo favorable al indulto, sino que se

había enfrentado con Vane y sus hombres. De modo que éstos dispararon contra el *Richard & John*, para forzar a su capitán —Joseph Cockram, hermano del mencionado John— a situarse contra el viento y rendir la nave. La tripulación de Vane lo abandonó en las costas desoladas de la isla de Crooked y zarpó con el nuevo balandro. Con la acción quedaba claro un nuevo mensaje: los piratas reformados eran válidos como piezas de caza.

En la primera quincena de junio, Vane capturó varios barcos más: entre ellos, una goleta de dos mástiles y una nave francesa con veinte cañones. La goleta pasó a manos de Edward England; para ocupar su lugar, la compañía eligió al

pirata John Rackham, de estrambóticos vestidos. El barco francés, nada desdeñable, desplazaba de 200 a 250 toneladas y era apto para la piratería, de modo que Vane lo adoptó como su nuevo buque insignia. (Parece ser que el *Lark*, convenientemente desarmado, fue cedido a los franceses.) El 23 de junio, frente al puerto francés de Léogâne —cerca del moderno Port-au-Prince, en Haití—, capturaron un bergantín de la misma nacionalidad, el *St. Martin*, de Burdeos, que cargaba azúcar, añil, coñac, vino blanco y vino bordelés. Vane dejó al capitán y a varios pasajeros en la costa, pero retuvo tanto el *St. Martin* como a trece de sus tripulantes. Satisfecha con las capturas y

fortalecida por la bebida, la banda de Vane acordó regresar a Nassau: Vane en el barco francés; England, en el de dos mástiles; el *St. Martin* y el *Richard & John*, dirigidos por sendas tripulaciones de presa.

Con naves ya mayores, los piratas se vieron obligados a seguir un paso de aguas más profundas, que rodeaba las islas de Harbor y Eleuteria. Era un camino más largo que el paso del banco de las Bahamas, pero les deparó suerte. En la mañana del 4 de julio, la escuadra pirata se encontró en medio de un grupo de mercantes pequeños que entraban y salían de la isla de Harbor. Así, en unas pocas horas, los piratas apresaron tres balandros: el *Drake*, de Rhode Island,

capitaneado por John Draper y cargado de vino, licores y ron; el *Ulster*, de Nueva York, dirigido por John Fredd y lleno de maderas tropicales de la isla de Andros; y el *Eagle*, asimismo de Rhode Island, que transportaba azúcar, pan y dos barriles de clavos. No eran galeones del tesoro, sin duda; pero hallarían utilidad para los balandros y el alcohol mantendría a los hombres satisfechos (al menos, por unos días). Aquella tarde, la flota de Vane capturó dos balandros más: el *Dove* (de William Harás), y el *Lancaster*, capitaneado ni más ni menos que por Neal Walker, hijo del ex juez Thomas Walker, cuya familia había sido expulsada de Nueva Providencia por Hornigold en 1716. Vane había zarpado

de Nassau provisto de un solo balandro, seis semanas atrás; y en aquel momento controlaba por lo menos nueve barcos.

En consecuencia, no tardó en consolidar su dominio de la isla. Se dice que había irrumpido en tierra con el sable desenvainado, amenazando «con reducir a cenizas las casas más notables de la ciudad y castigar de forma ejemplar a muchos de los habitantes». Vane persiguió a Benjamin Hornigold y otros piratas reformados, «castigó ejemplarmente a muchos hombres» y actuó de un modo «extraordinariamente arrogante con todos los que no eran tan malvados como él», según el autor de la *Historia general de los piratas*, que contó con fuentes muy valiosas en todo

lo referido a Nassau. «Reinó como un gobernador durante veinte días, detuvo a todos los barcos que entraron y prohibió salir a ninguno... Juró que, mientras él estuviera en el puerto, no acataría más autoridad de gobierno que la suya propia.»

Tras intimidar a sus oponentes, Vane y sus hombres se dispusieron a trasladar el cargamento del *St. Martin* a varios balandros y armaron el gran navío francés con nuevos cañones. La banda esperaba zarpar hacia la costa de Brasil, donde quizá pudieran unir sus fuerzas a las de La Buse, Condent y otros piratas acérrimos. ¿Quizá era factible erigir otra república pirata en las costas de América del Sur, fuera del alcance de la

casa Hanóver? Soñaban con reagrupar de nuevo a los piratas.

En la tarde del 24 de julio de 1718, cuando la escuadra de Vane estaba a tres o cuatro días de partir, corrió la alarma por el puerto: se habían avistado las velas de una fragata de la Royal Navy, rodeando la parte posterior de la isla de Hog.

Había llegado Woodes Rogers.

10
Hasta el límite

JULIO-SEPTIEMBRE DE 1718

Woodes Rogers estaba erguido en el alcázar del *Delicia*, empuñando el bastón para compensar su pie dolorido, y observaba el mar con ojos

escrutadores. Su enorme barco escoraba a estribor, navegando muy ceñido, sobre el perfil de la isla de Nueva Providencia, que se alzaba a tres millas por delante de la proa, dominando el horizonte del sur. Peter Chamberlaine, el comodoro del buque insignia HMS *Milford*, navegaba a su lado, con los vigías en lo alto del palo mayor y los treinta cañones preparados. Detrás, en la silbante estela del *Delicia*, el transporte *Willing Mind* surcaba las aguas con su pesada carga de soldados y suministros, al lado de la balandra de combate *Buck*, de propiedad privada. De vez en cuando, Rogers tomaba su catalejo para localizar a la fragata HMS *Rose*, que, con una linterna encendida en su palo de

mesana, estaba rodeando el extremo occidental de la isla de Hog, a tres millas de distancia. Detrás de ellos, coleaba la otra balandra de guerra, el HMS *Shark*, a media milla aproximadamente. A altas horas de la madrugada, el comodoro Chamberlaine había mandando a pilotos locales a bordo del *Rose* y del *Shark* para que se adelantasen en su ruta a Nassau y explorasen el terreno. Pero entonces, transcurridas ya quince horas, había llegado el momento de las consideraciones. El *Rose* estaba entrando en el puerto. Rogers y Chamberlaine, que carecían de pilotos para sus barcos —enormes y de gran fondo— pensaban pasar la noche

navegando arriba y abajo, en el exterior. Hasta que rompiera el alba, sólo podían esperar, observando y escuchando, a que llegasen los informes del *Rose* y del *Shark*.

Pero Rogers experimentó una sensación de hundimiento cuando, a los pocos minutos, oyó el inequívoco estruendo de un disparo de cañón que resonaba desde dentro del puerto de Nassau.

A las seis y media de la tarde, el capitán del *Rose*, Thomas Whitney, ordenó echar las anclas de la fragata justo a la entrada principal del puerto. Buscó el viento del este, de modo que sus veinte cañones apuntasen —en vano — hacia tramos de costa desocupados:

la punta de la isla de Hog, a babor, los campos abandonados y llenos de maleza de las afueras de Nassau, a estribor. El fondeadero principal, por delante, era una escena de lo más desolador. En la playa se veían diseminados los restos de cerca de cuarenta naves apresadas, algunas de ellas incendiadas y todas completamente destrozadas —naves holandesas, bergantines franceses, balandras de varios tamaños y nacionalidades—, sin aparejos ni velas y con los extremos sueltos de las jarcias ondeando al viento. En medio del fondeadero estaba anclado un enorme barco equipado con veinte o treinta cañones, de fabricación francesa, por el aspecto, y con una bandera de san Jorge

ondeando en el palo mayor, símbolo de la alianza con la Vieja Inglaterra, más que con la Gran Bretaña que cumplía, como nación, apenas diez años. A su alrededor había fondeados otros navíos y balandras, algunas con la bandera negra de los piratas. Era el mismo pabellón que se veía izado en el fuerte de Nassau, cuyos muros del costado de mar estaban tan deteriorados, que se veían las grietas desde lejos. El viento llevaba el nauseabundo hedor a carne putrefacta desde el otro lado del puerto, como si los huesos de un millar de animales estuvieran pudriéndose en alguna parte de la costa.

De pronto, para gran inquietud de Whitney, apareció un fogonazo y una

columna de humo que salían de la popa de aquel barco tan enorme que fondeaba en medio del puerto, y que no era otro que el de Charles Vane. Al cabo de unos segundos, aquel sonido —la detonación de un cañón montado a popa— se vio seguido por las salpicaduras de una bala de cañón que se precipitaba en el agua, muy cerca del *Rose*. Otros dos proyectiles más pasaron volando por encima, uno de los cuales, al menos, alcanzó una de las jarcias del *Rose*, antes de que Whitney izase la bandera blanca para solicitar una tregua. Sin duda —debió de pensar aquel joven capitán— la cosa no iba a ser fácil.

Cuando pareció que el barco pirata aceptaba la tregua, Whitney mandó a su

teniente al puerto en un bote para que, según sus propias palabras, «averiguara la razón» de la hostilidad por parte de los piratas. El teniente se situó junto al barco de Vane y llamó al capitán, para preguntarle por qué había disparado contra la nave del rey. «Su respuesta — escribió Whitney en el diario de a bordo — fue [que‡ pondría todo su empeño en quemarnos, a nosotros y a todos los barcos del puerto.»

Vane también entregó al teniente una carta dirigida al gobernador Woodes Rogers, con una nota en la parte exterior: «Esperamos pronta respuesta». La carta, que podría habérsele entregado a Rogers aquella misma tarde, aunque no es seguro, rezaba así:

24 de julio de 1718

Tenga Su Excelencia la bondad de considerar que aceptamos de buen grado el perdón de Su Graciosa Majestad con las siguientes condiciones, a saber:

Que nos permitirá disponer de cuantos bienes se encuentran ahora en nuestro haber. Asimismo, que actuaremos en el modo en que se nos antoje adecuado con todos los bienes que nos pertenezcan, según especifica la Ley de Gracia de su

majestad.

Si Su Excelencia se aviene a estas condiciones, nosotros, con gran prontitud, aceptaremos la Ley de Gracia de Su Majestad. En caso contrario, nos veremos obligados a mantener nuestras defensas.

Sus humildes servidores,
Charles Vane y compañía.

Lo único que buscaba Vane era ganar un poco más de tiempo, para encontrar una forma de huir de Nueva Providencia con su nuevo barco y todo su botín. Su

nave era demasiado grande para pasar por encima del banco de cayo Potter y huir por el estrecho paso oriental del puerto. Y como el *Rose* estaba anclado en la parte occidental, éste lo tenía encerrado dentro del puerto como dentro de una botella. Si habían sopesado la posibilidad de pasar al lado de sus cañones, a toda vela, con una andanada de las dos naves, la descartaron cuando, a los pocos minutos, el HMS *Shark*, con sus diez cañones, entró en el puerto y se situó justo delante del *Rose*, seguido por el transporte de veinte cañones *Willing Mind* y la balandra *Buck*, con diez cañones adicionales. El barco de Vane estaba atrapado y sus hombres, a merced de las fuerzas del gobernador Rogers. El

sol se puso al poco y dejó el puerto sumido en la oscuridad.

Vane estuvo sufriendo durante unas cuantas horas, hasta que al final se hizo a la idea de que Rogers no iba a honrarle con una respuesta. Su tripulación estuvo de acuerdo en que los barcos de guerra situados a la entrada del puerto hablaban por sí solos. Su nave estaba condenada —les dijo Vane — pero todavía les quedaba una posibilidad de escapar de las garras del gobernador. Los noventa hombres de su barco lo escucharon atentamente mientras él les exponía, en cuatro palabras, un osado plan de fuga.

A las dos de la madrugada, el capitán Whitney se despertó sobresaltado de su

sueño y se encontró ante un subordinado sin resuello. Los piratas estaban atacando; el *Rose* estaba en peligro. Corrió a la cubierta y lo recibió una visión terrorífica: el barco de Vane, envuelto en llamas, se dirigía derecho al *Rose* y sus consortes. En medio de la oscuridad de la noche, los hombres de Vane habían descargado todo su barco y empaparon las bodegas y las jarcias con brea y alquitrán. Habían sacado todos los cañones por las portillas, equipados con pólvora y dos balas de cañón. Levaron anclas y remolcaron la nave, con cuidado, en dirección a los intrusos. Cuando empezaron a acortar distancias, uno de los piratas se quedó en el timón, manteniendo el barco fijo en dirección

al *Shark* y al *Rose* —anclados sin sospechar nada— mientras los otros corrían por el barco sentenciado, bajando las velas y prendiendo fuego a las cubiertas y las jarcias embadurnadas de brea. Si todo salía según lo previsto, el barco se estrellaría contra las embarcaciones de la Royal Navy y la conflagración resultante los reduciría a cenizas.

Cuando los últimos piratas abandonaron el barco, en el *Rose*, el *Shark* y el *Willing Mind* los marineros se apresuraban arriba y abajo por las cubiertas, algunos soltando las velas, otros cortando a hachazos los cabos de las anclas, en un intento por liberar los barcos en peligro. En cuanto hubieron

soltado las anclas, Whitney y los demás capitanes hicieron virar sus naves —en popa cerrada— hacia mar abierto. Se sucedieron unos minutos de terror, mientras el barco pirata se iba aproximando y el calor incendió la pólvora de los primeros cañones, cargados con doble munición, que empezaron a estallar. Muy despacio, el *Rose* y los demás barcos de Rogers cobraron impulso y se alejaron del infierno que se les avecinaba.

Vane contempló todos aquellos sucesos desde la cubierta del *Katherine*, una balandra ligera construida en las Bermudas, que le había requisado a otro pirata en medio de la noche. El dueño del *Katherine* —un pirata menor,

Charles Yeats— permaneció a bordo, pero no le hizo demasiada gracia la cuestión. Los hombres de Vane habían cargado sus posesiones en la balandra y aumentaron el armamento hasta diez o doce cañones. Observaron descontentos cómo el *Rose* y el *Shark* escapaban a mar abierto; aun así, la iniciativa les había conseguido un poco de tiempo. En las cuatro horas que faltaban para el amanecer, tendrían el acceso libre a Nassau. Vane envió hombres a la ciudad, para que cogieran cualquier cosa útil: equipamiento, suministros, armas y objetos de valor. Al mejor piloto y al mejor maestro de aja de la isla los arrancaron de la cama para llevarlos como forzados a bordo del *Katherine*.

Luego aguardaron, con la bandera negra en el mástil, hasta el amanecer.

A las siete de la mañana, poco después de que rompiera el alba, la flota de Rogers al completo apareció en la entrada del puerto. La primera visión que el gobernador obtuvo de su nueva capital fue la de las cuadernas ardientes de un gran barco que se balanceaba en medio del canal, las brasas incandescentes, el cementerio de naves arruinadas en la orilla y un par de barcos piratas anclados en la zona alta del puerto, justo detrás de cayo Potter. Si deseaba protagonizar una entrada majestuosa, no debió de ser poca la decepción. De camino al puerto, tanto el *Delicia* como el *Milford* embarrancaron

en un banco de arena y tuvieron que esperar dos horas hasta que subiese la marea y los volviera a franquear. Es muy probable que los hombres de Vane se rieran a gusto, viendo a las insignias del nuevo gobernador y su comandante varadas nada más llegar. Las risas cesaron alrededor de las diez, cuando con la marea, que en aquel momento estaba alta, el *Buck* y otra balandra de casco bajo empezaron a navegar por los alrededores del banco de cayo Potter, con las cubiertas llenas de soldados. A Vane no se le escapó que ya se habían entretenido bastante. Ordenó levar anclas e izar las velas. El *Katherine* viró y se encaminó hacia la estrecha salida oriental del puerto, con el *Buck*

pisándole los talones.

Los vientos soplaban con fuerza desde el sur-sudeste aquella mañana y la persecución se desarrolló muy ceñida. Vane pasó unas horas de terrible angustia, sintiendo que el *Katherine* era más lento que su perseguidor, en aquella posición de navegación. No descansó hasta doblar el extremo oriental de Nueva Providencia, cuando desplegaron las velas y empezaron a ganar distancia. Los hombres de Vane descargaron sus cañones en señal de desafío y el *Buck* se vio obligado a abandonar la carrera y regresar a Nassau. Vane y sus hombres no habían sufrido bajas, pero la isla de Nueva Providencia, al menos por el momento, pasaba a las manos del

gobernador Rogers.

En la mañana del día 27, Rogers bajó a tierra en un acontecimiento señalado con gran pompa. El *Rose* y el *Shark* lanzaron once salvas de cañón cuando el bote de Rogers alcanzó la orilla, donde, para su alivio y descanso, lo recibieron con gran dicha todos aquellos habitantes partidarios del perdón. Thomas Walker, que había vuelto a la isla hacía pocas semanas, fue el primero en dar la bienvenida al gobernador, junto con su antiguo atormentador Benjamin Hornigold. Aquellos dos hombres —el «gobernador de los piratas» y el antiguo juez— condujeron a Rogers y a su

séquito hacia la desmoronada masa del Fuerte Nassau. Por el camino, una multitud de capitanes piratas a los que se había concedido el perdón —Hornigold, Josiah Burgess y otros más— formaron en filas ordenadas a cada lado del camino y dispararon sus mosquetes al aire al paso de Rogers, con una salva que avanzaba por todo el camino hasta las mismas puertas de la fortaleza.

Rogers se encaramó a lo más alto del fuerte para dirigirse a la multitud allí congregada. No tardó más de un instante en darse cuenta del lamentable estado en que se encontraba el edificio. El bastión encarado al mar daba la sensación de ir a derrumbarse en cualquier momento; a

decir del propio Rogers, era «sólo un muro peligrosísimo, resquebrajado en la base». La plaza de armas estaba cubierta por las malas hierbas y, en lugar de las casas comunales del acuartelamiento, sólo existía un barracón, en el que vivía un viejo digno de lástima. Los piratas se habían fugado con el cañón y en el fuerte no quedaba más que uno de nueve libras; ésta es la razón por la cual Vane no había intentado refugiarse en la fortaleza. Cuando Rogers llegó a la terraza —con William Fairfax, Walker y Hornigold junto a él, además de un grupo de soldados, que venía detrás— unas trescientas personas en total se habían reunido abajo, en la plaza. Rogers desplegó un rollo y leyó en voz

alta el documento real por el que recibía el nombramiento de gobernador de las Bahamas. El pueblo, según afirmó Rogers, «dio profusas muestras de alegría ante la reinstauración del gobierno».

Rogers pasó los días posteriores afirmando en lo posible su control sobre la isla y analizando las condiciones en las que se hallaba. Su Compañía Independiente de cien hombres asumió el control del fuerte de Nassau y construyó refugios a partir de ramas y hojas de palmito, mientras los colonos de la isla preparaban tiendas hechas con las velas tomadas al *Delicia*, al *Buck* y al *Willing Mind*. Los marineros del *Rose* requisaron en nombre del rey los

Sí. Martin, Drake, Ulster, Dove y Lancaster, junto con otras naves que coincidía que estaban en el puerto. Rogers se trasladó a la casa del antiguo gobernador: uno de los pocos edificios que habían sobrevivido a la guerra de Sucesión española. En su despacho provisional, sostuvo reuniones con varios vecinos, en busca de «habitantes que no hubieran sido piratas... y que fueran los que menos fomentaban el comercio con ellos», para que se incorporasen a su consejo de gobierno, formado por doce hombres. Los primeros nombramientos, que se hicieron públicos el 1 de agosto, incluían al rey del contrabando en la isla de Harbor, Richard Thompson, y varios

hombres que habían llegado con Rogers, Fairfax entre ellos (el nuevo juez), así como el capitán y el primer oficial del *Delicia*. El consejo se reunió en casa de Rogers cada día y pasaron varias horas aceptando las rendiciones de unos doscientos piratas que todavía no habían recibido el perdón real.

Se consideraba que la población pirata en la isla ascendía a una cifra de entre quinientos y setecientos hombres, lo cual hace pensar que muchos de los que abandonaron Nassau para aceptar el perdón en otras colonias habían regresado. En la isla había otros doscientos hombres que no practicaban la piratería, quienes, en palabras de uno de los oficiales de Rogers, «se habían

escapado de los españoles» durante la guerra y en aquel momento «vivían en los bosques, privados de lo más necesario». Rogers puso a toda aquella gente a trabajar en labores de limpieza, quitando la gruesa capa de vegetación que los piratas habían dejado crecer y que ahogaba edificios, patios y campos. Otros fueron reclutados para ayudar a los soldados en las tareas de armamento y reparación del fuerte y en la puesta a punto de una batería independiente que custodiase la entrada oriental del puerto. La última nave de la flota de Rogers, el barco de aprovisionamiento *Samuel*, llegó por fin a puerto, sana y salva, con sus amplísimas bodegas repletas de comida y suministros. Tras la primera

semana de gobierno, parece probable que Rogers fuera optimista en cuanto a las previsiones de éxito.

Varias noticias acerca de la piratería en las aguas vecinas estropearon el buen humor. Primero llegó un mensaje de Charles Vane, que había detenido dos naves entrantes y afirmaba que se uniría con Barbanegra, con la intención, según lo describió Rogers, de «quemar mi nave de custodia y visitarme muy pronto para devolverme la afrenta que yo le inferí al llegar, cuando envié dos barcos tras él, en lugar de responderle». Poco después, el 4 de agosto, un marinero de Filadelfia llamado Richard Taylor llegó con noticias aún más agoreras. Taylor había caído preso en la zona sur de las

Bahamas, en manos de unos corsarios españoles que, pese a la paz, habían procedido a saquear los pueblos ingleses de las islas de Catt y Crooked. El líder de aquellos corsarios reveló a Taylor que acababa de llegar a La Habana un nuevo gobernador español «con órdenes del rey Felipe de destruir todas las colonias inglesas en las islas Bahamas»; para cumplir aquella misión, disponía de cinco barcos y más de mil quinientos hombres. Si los ingleses se rendían —le explicó Taylor— el gobernador español tenía instrucciones de deportarlos a Virginia o a las Carolinas; «pero en caso de que opusieran resistencia, de mandarlos a La Habana y de ahí [como prisioneros‡... a

la Vieja España».

Viéndose enfrentado a la amenaza simultánea de Charles Vane y el monarca español, Rogers supo que le urgía terminar con las fortificaciones lo antes posible. Por desgracia, la oferta de mano de obra empezó a desaparecer. En primer lugar, los soldados, marineros y colonos que había traído consigo caían enfermos por docenas. Echaron la culpa de las enfermedades no identificadas —y del pútrido hedor que llevaba semanas ahogando a la ciudad— a las enormes montañas de pellejos de animales podridos que los piratas habían abandonado en la costa. Aunque los brotes habían estallado dos semanas antes de la llegada de Rogers, él anotó

que era «como si sólo la sangre fresca europea pudiera... atraer la infección»; los residentes de toda la vida «pronto se libraban» de la plaga, mientras que los recién llegados la sufrían «con tanta virulencia que tuve a cien hombres enfermos a la vez y ni un [solo‡ oficial sano». Del grupo de Rogers murieron ochenta y seis, igual que seis tripulantes del *Rose* y del *Milford* y dos de los vecinos que sirvieron en el nuevo consejo de gobierno. El propio Rogers cayó también con «cólicos intestinales y... otros contagios» y, a mitad de agosto, ya no podía asistir a las reuniones del consejo. También se murió casi todo el ganado de la isla, lo cual supuso un duro golpe para los

suministros de alimentos.

Los residentes habituales de Nassau no sólo exhibían más resistencia a la enfermedad, sino también a los esfuerzos de Rogers por ponerlos a trabajar. «La mayoría son pobres y tan adictos a la haraganería que casi preferirían morirse de hambre, antes que trabajar», afirmaba Rogers en un informe que mandó a Inglaterra:

> Lo odian a muerte, porque después de haber limpiado una parcela que les proporcione patatas y ñames y bien poco más, [y‡ al ser el pescado tan abundante, y las

> tortugas o [las iguanas‡ en las islas vecinas, se comen [todo eso‡ en lugar de la carne y no quieren ni ganado ni reses; así, viven pobres [e‡ indolentes... y no rezan más que por los restos [de un barco‡ o por los piratas... y antes se gastarían todo lo que tienen en una taberna de ponches que en pagarme [un impuesto‡ para que salve a sus familias y todo lo que valoran en algo.

Los vecinos de Nassau también demostraron ser unos milicianos muy

poco de fiar:

No hay manera de que estos desdichados se queden a vigilar por la noche y, cuando por fin lo hacen, raras veces acuden sobrios y muy pocas [se mantienen‡ despiertos toda la noche, aunque nuestros oficiales o soldados los sorprenden con mucha frecuencia y les retiran las armas y los castigan, los multan o los recluyen durante casi todo el día. No siento temor de que no se pongan de mi lado en el caso de una

> tentativa de [invasión‡, salvo [que proceda de‡ los piratas. [Porque‡ en el caso de que sus viejos amigos reúnan las fuerzas suficientes como para planear un ataque contra mí, dudo mucho que encontrase ni medio que me respaldara.

Fue entonces cuando el comodoro Chamberlaine anunció que se iba con sus tres buques de guerra. Rogers se quedó atónito. La colonia estaba en su momento más vulnerable, con los defensores enfermos y las fortificaciones inacabadas. El *Milford*, el *Rose*, el *Shark* y los trescientos

hombres que servían en ellos eran esenciales para su defensa. A pesar de ello, Chamberlaine se mantuvo inflexible: había limpiado los cascos de sus naves, había cogido su parte del botín que hallaron en los barcos piratas del puerto y, francamente, «no tenía órdenes» de quedarse por más tiempo. Rogers no tenía jurisdicción sobre el personal naval y, en consecuencia, se vio obligado a suplicar al comodoro que no abandonase la colonia. No sin cierto resquemor, Chamberlaine aceptó dejar al *Rose*, de veintiún cañones, durante tres semanas más; para esa fecha, Rogers afirmó que «tenía la esperanza de que mis hombres y mi fortificación se hallasen en mejor estado», en condición

de aguantar por sí mismos ante los piratas y los españoles. Por lo tanto, a las nueve y media de la mañana del 16 de agosto, el *Milford* y el *Shark* partieron con rumbo hacia Nueva York.

La situación de Rogers fue empeorando. Durante los días posteriores, las Bahamas recibieron la sacudida de tormentas con rayos, truenos y lluvias muy intensas; y el capitán Whitney, que esperaba el paso de un huracán, había hecho que sus hombres bajasen los masteleros del *Rose*. Rogers daba vueltas y se metió otra vez en su húmeda habitación, con los intestinos desgarrados y una fiebre muy alta. En el fuerte, los trabajos avanzaban a paso de caracol y los tenientes del gobernador a

duras penas conseguían hacer que los piratas reformados limpiasen los matorrales y las malas hierbas que rodeaban la edificación; menos aún, que participasen en la agotadora tarea de rescatar los cañones de los navíos hundidos en la isla de Hog y los transportasen a los bastiones del fuerte. La lluvia persistió durante dos semanas más; fue entonces cuando, a bordo de un bote de remos, llegaron unos hombres que al final resultaron ser miembros de la tripulación de Vane. Aquellos muchachos confesaron que el pirata, que navegaba a bordo de un bergantín, les había prometido que se reuniría con ellos hacia el 14 de septiembre, en Abaco, una de las islas de las Bahamas,

a sesenta millas de Nassau. ¿Acaso estaba dirigiéndose hacia el norte para unir sus fuerzas con las de Bonnet o Barbanegra? Y si así fuera, ¿estaba preparándose para cumplir su amenaza de atacar la ciudad de Nassau? El 8 de septiembre llegaron otra vez malas noticias. Vieron arribar un bote con el hermano de John Cockram, Phillip, y otros hombres que, tras ser apresados por los guardacostas españoles, habían sufrido dos meses de cautiverio. Durante aquel tiempo, se habían visto obligados a trabajar como pilotos para los españoles, en su recorrido por las islas de Ábaco y Nueva Providencia, con la intención de reunir información para proceder a una invasión inminente. Si

habían soltado a Phillip y a sus colegas, era para que le pudieran trasladar el siguiente mensaje a Rogers: «Demuéstrenos que es usted el gobernador legítimo, o espere lo peor».

Rogers redactó de inmediato una carta para el gobernador de La Habana y, mientras, sus tenientes se ocuparon de cargar el *Buck* con productos comercializables en Cuba. La balandra partió el 10 de septiembre, junto con otro balandro, menor, el *Mumvele Trader*. El *Buck*, sin embargo, jamás llegaría a La Habana. De camino, su tripulación —compuesta por una mezcla de piratas reformados y marinos de Rogers— se pasó a la piratería. Al parecer, entre los marineros de Rogers

que había llegado desde las costas inglesas a bordo del *Buck*, hubo unos cuantos que se sintieron atraídos por la piratería. Un tiempo más tarde quedó constancia de los motivos que albergaba uno de aquellos hombres, Walter Kennedy. Aquel joven era hijo de un forjador de anclas del Wapping,[47] que había servido en la Royal Navy durante la guerra de Sucesión española; fue allí donde «tuvo ocasión de oír [hablar] de las hazañas piratas... desde la época de sir Henry Morgan... hasta las más modernas proezas de Henry Avery en Madagascar». Inspirado por aquellas historias, Kennedy pensó que bien «podría él convertirse en un personaje tan destacado como cualquiera de

aquellos héroes del robo, siempre que se le presentase la oportunidad adecuada». Kennedy quiso aprovechar aquella ocasión y para ello, según parece, dio muerte al capitán del *Buck*, Jonathan Bass, y a cuantos se resistieron, antes de poner rumbo hacia África.

Rogers había perdido el *Buck* y tuvo que implorar al capitán Whitney que se quedara y lo ayudase a proteger la isla ante Vane, al que esperaban en cualquier momento. Whitney retrasó su marcha otra semana más, pero a primera hora de la mañana del día 14 de septiembre, pese a las enérgicas protestas de Rogers, el *Rose* abandonó Nassau. Whitney partió con la promesa de

regresar al cabo de tres semanas, pero sin intención de cumplirla. Rogers contempló cómo se desvanecía en el horizonte la última de sus escoltas navales, impulsada por una brisa que soplaba del sudoeste.

A las pocas horas llegó otro bote al puerto, portador de noticias aún más alarmantes: Charles Vane había llegado a Ábaco.

Después de huir del *Buck* en la tarde del 26 de julio, no sabemos exactamente cuáles fueron los movimientos de Vane. Parece ser que su tripulación siguió navegando hacia el sur con el *Katherine*, acompañados por el que, en origen, fuera capitán pirata de aquella nave, Charles Yeats, que permanecía a

bordo, lleno de resentimiento y disgusto. Según se cuenta, los piratas pasaron la primera quincena de agosto deambulando y saltando de aquí para allá, entre el sur de las Bahamas y la costa cubana. El 28 de julio apresaron una balandra de las Barbados, que entregaron a Yeats y sus hombres con la condición de que continuasen navegando junto a ellos, como consortes. A los dos días cayó en sus garras otra balandra, la *John & Elizabeth*; no muchos días después cayó también un bergantín, cuyo mando asumió el propio Vane. Un periódico de Londres publicó al poco tiempo que en aquella misma temporada, fueron agredidos dos barcos con rumbo a Londres, a la salida de Nassau; y que

el atacante era un pirata que, por sus modos, bien podría no ser otro que Vane. El *Weekly Journal*, londinense también, afirmaba que el capitán pirata había pretendido hundir las dos embarcaciones «con sus comandantes y sus hombres», pero que su tripulación no consintió «semejante exhibición de brutalidad, [tan‡ inhumana». Los piratas los mantuvieron apresados cinco días y, durante aquel tiempo, su capitán les prometió que detendría otros dos barcos londinenses que tenían que llegar a Nassau y, según dijo, «los cortaría en pedacitos de medio kilo». Durante el tiempo que aquellos piratas pasaron bebiendo y limpiando sus naves en algún escondrijo apartado de las Bahamas,

llegó otro barco con suministros para ellos, además de «noticias [sobre‡ dónde estaban navegando otros piratas y qué buques de guerra [habían‡ salido en su busca». Se dice que oyeron al capitán soltar la bravata de «que si llegaban dos buques de guerra para atacarlo, lucharía contra ellos; y si no podía escapar, entraría en su santabárbara y les volaría la nave, y enviaría [a todos‡ los que estuviesen a bordo, y a sí mismo con ellos, al Infierno».

Mediado el mes de agosto, Vane mandó a varios hombres a Nassau, para que recabasen información y provisiones, que llevarían de vuelta al apartado escondite de las inmediaciones de Abaco. Vane se mantenía a la espera,

según parece: observando a sus enemigos y con la esperanza de unir sus fuerzas a las de Barbanegra o Bonnet para, en tal eventualidad, lanzar un ataque sobre la isla; es posible que también esperase una acometida por parte de los españoles, lo cual debilitaría o destruiría las fuerzas de Rogers y dejaría un vacío que los piratas podrían ocupar fácilmente. Mientras tanto, contaba con viejos amigos para adquirir sus provisiones, pasar de contrabando los productos esenciales para su banda y mantenerse al corriente de lo que sucedía en Nueva Providencia.

También a mediados de aquel mes, más o menos, la moral de su compañía

podría haber empezado a decaer, puesto que Vane decidió emprender una excursión a Charleston, con la idea de rellenar los bolsillos de sus hombres. Los piratas bloquearon el puerto el 30 de agosto de 1718: Vane, a bordo de su bergantín de doce cañones, con noventa hombres; Yeats, en una balandra —es de suponer que se trataba del *Katherine*— de ocho cañones y veinte hombres. Los comerciantes de Carolina del Sur tuvieron que sentir auténtico horror al verse de nuevo a merced de los piratas, dado que todas las naves, una tras otra, iban cayendo en sus garras. En un tiempo aproximado de treinta y seis horas, Vane y Yeats apresaron un total de ocho barcos, desde la pequeña balandra

de quince toneladas *Dove*, de las Barbados, hasta el *Neptune* de Londres, un barco de trescientas toneladas. Del bergantín de ochenta toneladas *Dorothy*, procedente de Londres, Vane cogió a noventa esclavos guineanos a los que obligó a unirse a la balandra de Yeats, que pretendía usar como almacén flotante. Sin embargo, los planes de Yeats iban por otro camino. Cuando tuvo el barco lleno de tan valioso cargamento humano, zarpó en dirección contraria, para huir de su autoritario comandante. Vane salió tras él y le descargó por lo menos una andanada, pero no logró impedir la fuga del subordinado. Yeats ocultó su nave en la ensenada de Edisto, a treinta y cinco millas al sur de

Charleston, y mandó un mensajero a la ciudad ofreciendo rendirse si el gobernador le garantizaba el perdón para sus hombres. Tras sopesarlo, el gobernador accedió.

Sin duda, la deserción de Yeats había encolerizado a Vane, pero pronto pudo consolarse con otras dos presas. Cayeron el barco de cincuenta toneladas *Emperor* y el *Neptune*, los dos con rumbo a Londres y un cargamento de brea, pez, arroz y trementina. Aquellos productos encontrarían mercado inmediato en las Bahamas, pero el contenido era de 2.900 barriles grandes: demasiado voluminoso como para transferirlo al modesto bergantín de Vane. Para solventarlo, la tripulación de

Vane decidió llevarse los dos barcos a las Bahamas, donde podrían saquearlos a placer. Se refugiarían en su escondite de Abaco, donde confiaban en que los estarían esperando sus informantes y los proveedores de Nassau.

Los hombres de Vane zarparon justo a tiempo, cuando se estaba preparando una partida con la intención de llevarlos ante la justicia. Los comerciantes de Carolina del Sur habían esquifado dos balandras bien armadas y bien tripuladas y las habían encomendado al comandante de las milicias locales, el coronel William Rhett, un acaudalado comerciante que llevaba años perdiendo importantes sumas de dinero por culpa de la piratería. Cuando las naves de

Rhett salieron del puerto de Charleston, a Vane ya no se lo veía por ningún sitio. Rhett decidió husmear por las inmediaciones de la costa de Carolina del Sur, con la esperanza de descubrir a los piratas en alguno de sus escondrijos. En la tarde del 27 de septiembre, encontró a unos cuantos en el puerto del cabo del Miedo; pero no era la tripulación de Vane, que por entonces había recorrido ya la mitad del camino a las Bahamas, sino otra dotación pirata que al parecer no pudo acabar de tomarse su respiro.

¡Pobre Stede Bonnet! Después de que Barbanegra lo traicionase en la

ensenada de Topsail, donde desapareció con el botín de la balandra española y buena parte del tesoro de la tripulación, Bonnet lo persiguió durante casi todo el mes de junio de 1718. Cuando llegó a sus oídos el rumor de que Barbanegra se encontraba en la ensenada de Ocracoke, a cincuenta millas más al norte, en la costa de la Carolina septentrional, navegó hacia la zona con el *Revenge*, pero no encontró más que un par de islas desiertas y arenosas.

Bonnet quedó sumido en la desesperación. Llevaba más de un año en la piratería, pero contaba con poco más que al principio: el *Revenge*, una tripulación de cuarenta hombres y, gracias al perdón del gobernador de

Carolina del Norte, un historial legal limpio. Como capitán pirata había resultado un auténtico fracaso y su desacierto a la hora de tomar decisiones había terminado con la vida de varios de sus hombres y con el resto de su tesoro. Si había alimentado alguna esperanza de tomar parte en el alzamiento jacobita contra el rey Jorge, se había desvanecido: el «genuino» rey, que para ellos era Jacobo III, apenas podía ayudarse a sí mismo, menos aún a los piratas de las Américas. Bonnet había arruinado su reputación —tanto en los círculos respetables como en los de la piratería— y ni podía soportar la humillación de regresar a su antigua vida en las plantaciones de esclavos de

las Barbados, ni tampoco asentarse entre iguales en las Bahamas. Tendría que nadar y guardar la ropa. Mientras recibía el perdón en Bath, Bonnet se enteró de que el rey de Dinamarca —uno de los pequeños aliados de Gran Bretaña en la guerra de Sucesión española— todavía estaba en guerra con España. Tal vez si se dirigía a Santo Tomás, la principal colonia de Dinamarca en el Caribe, podría convencer al gobernador de que le concediese una patente de corso. A la tripulación le pareció una buena idea; algunos de los que habían sido prisioneros de los piratas, como el capitán David Herriot, se unieron al plan.

Cuando dejaron atrás la ensenada de Beaufort, los piratas escogieron a Robert Tucker como segundo de a bordo. Tucker era un marino jamaicano al que Barbanegra había raptado de un mercante hacía algunas semanas. Como tantos otros prisioneros, descubrió que la vida pirata le satisfacía y ganó en popularidad entre la tripulación. Sentía poco respeto por Bonnet y no demostraba mucho interés por volver a respetar las leyes. Cuando los hombres descubrieron que en el *Revenge* no quedaban más que diez u once barriles de comida —Barbanegra les había robado el resto—, Tucker decidió que, simplemente, tendrían que limpiar el próximo mercante con el que se topasen.

Bonnet se opuso al plan e incluso los amenazó con abandonar el *Revenge*; pero la perspectiva de perderlo de vista no pareció disgustar mucho a la tripulación, de modo que casi todos votaron a favor de Tucker. Los piratas apresaron al primer barco que encontraron y se apoderaron de sus provisiones. Luego cogieron a otro. Muy poco después, estaban en los cabos de Virginia, saqueando todos los barcos que les caían en las manos.

Bonnet intentó impedir que la tripulación invalidase el perdón. Para ocultar su identidad, insistía en que lo llamasen capitán Edwards o capitán Thomas; pero ni siquiera con aquella artimaña conseguía engañar a todas sus

presas. Para borrar su pista, los piratas rebautizaron el *Revenge* con el nombre de *Royal James*, en honor a Jacobo Estuardo. Bonnet insistió también en que los piratas concedieran a sus presos «un pago» por los bienes que les robaban, de modo que luego pudiesen alegar que se trataba de comercio, no de robo. Sus dos primeras víctimas recibieron raciones bastante reducidas de arroz, melaza e incluso algún cabo de ancla viejo, a cambio de toneles de pan y carne de cerdo. Sin embargo, al cabo de una o dos semanas, no quedaba casi ningún pirata dispuesto a participar en aquel subterfugio y, por el contrario, dentro de la camarilla de Tucker, hubo quienes empezaron incluso a amenazar y

a maltratar a los prisioneros. El 29 de julio, en aguas del cabo May, en Nueva Jersey, Tucker abordó la balandra de cincuenta toneladas *Fortune* y «comenzó a apalear y a rajar a la gente con su alfanje y a un hombre le segó el brazo», según relató un testigo. Dos días después de aquello, acometieron otra balandra anclada en el puerto de Lewes, en Delaware, y un hatajo de ellos se precipitaron hacia la cabina del capitán para comerse las piñas, beber ponche de ron, entonar canciones y brindar a la salud de Jacobo Estuardo, gritando que «esperaban verlo como rey de la nación inglesa», a decir de uno de los tripulantes de la balandra. Tucker era, por entonces, el capitán en todo salvo el

nombre; y los piratas habían empezado a referirse a él como su «padre».

No todos los que estaban a bordo del *Royal James* querían volver a la piratería, sin embargo, y asumieron grandes riesgos para huir de las garras de Tucker. Siete hombres lograron escapar el 21 de julio, robando una balandra apresada, que llevaron a Rhode Island; las autoridades de la zona encarcelaron a cinco, pero consiguieron fugarse antes de que los llevasen a juicio. Cuando —tras apresar un mínimo de trece naves en aguas de Nueva Jersey, Delaware y Virginia— los piratas regresaron al cabo del Miedo a esperar a que pasase la estación de los huracanes, varios hombres forzados

decidieron huir a los bosques. Sin comida ni posibilidad de conseguirla, sin refugio y sin vecinos en aquel páramo cenagoso, no hallaron más elección que la de regresar al cabo de unos días; los pusieron a trabajar «con los negros», limpiando el *Royal James*. Uno de los prisioneros, un mulato, lloraba ante otro «porque ya no aguantaba más, pero tuvo que acatar las órdenes [de los piratas‡, pues le dijeron que no tendrían en cuenta el color [de su piel‡, sino que lo convertirían en un esclavo». En otra ocasión, un pirata le dijo al mismo mulato que él «era como un negro, nada más», y añadió: «nos convierten a todos los de este color en esclavos, a no ser que nos unamos con

ellos», los piratas. En la tripulación de Bonnet, al parecer, los negros sólo podían escoger entre la esclavitud o la piratería.

Bonnet, en cambio, no intentó huir del *Royal James* cuando sus hombres volvieron a la piratería. Los piratas tenían previsto seguir hasta Santo Tomás, después de la estación de los huracanes, así que abandonó la esperanza de seguir ejerciendo como corsario legitimado al servicio de Dinamarca.

El 27 de septiembre de 1718, las dos balandras de Carolina del Sur que habían salido a la caza de los piratas, a las órdenes del coronel William Rhett, descubrieron el *Royal James* anclado en

un refugio del cabo del Miedo. Superaban a los piratas en número, en una proporción de dos a uno, y Rhett contaba con las balandras *Henry* (de ocho cañones y setenta hombres) y *Sea Nymph* (ocho cañones y sesenta hombres), frente a la de Bonnet, con diez cañones y cuarenta y cinco hombres. Rhett, sin embargo, no supo aprovechar el factor sorpresa, puesto que embarrancó y, en consecuencia, se vio obligado a enfrentarse a los piratas en una auténtica batalla naval. La tripulación de Bonnet levó anclas y trató de huir por entre los dos balandros de Carolina del Sur, hacia mar abierto. Sin embargo, las tres balandras quedaron varadas; el *Royal James* y el *Henry*, a

muy poca distancia el uno del otro. Los piratas contaban con ventaja porque había dado la casualidad de que escoraron por la banda de estribor, de modo que su propia borda, al quedar elevada, les sirvió de protección durante el ataque con mosquetes que se produjo a continuación. El *Henry* del coronel Rhett, por el contrario, escoró a babor y dejó toda su cubierta expuesta al fuego de los piratas. Los dos bandos intercambiaron fuego durante las cinco horas siguientes hasta que subió la marea y liberó al *Henry*. Los piratas, que aún estaban inmovilizados frente a los cañones del *Henry*, se rindieron. Nueve acabaron muertos como consecuencia de las heridas recibidas en

la batalla, igual que otros catorce en el lado del coronel Rhett.

Bonnet, que había sobrevivido ileso, fue trasladado a Charleston el 3 de octubre y lo dejaron bajo estricta vigilancia, para gran regocijo de varios vecinos de la colonia, aunque no de todos. Era el primer pirata importante al que apresaban las autoridades británicas.

A finales de julio de 1718, Barbanegra decidió que había llegado la hora de volver al trabajo. El y sus hombres habían ido realizando robos menores. Algunos testigos contaban que «insultaba y maltrataba a los capitanes de todos los barcos mercantes y les quitaba los productos y licores que se le

antojaban». Durante sus alcohólicas farras, él y sus hombres habían provocado «algunos disturbios» dentro de la propia Bath, según afirmó el gobernador de Carolina del Norte, Charles Eden, quien quizá contribuyese a animar a Barbanegra para que cogiera a sus hombres y se los llevara un tiempo al mar. El gobernador Eden ya le había garantizado a Barbanegra la propiedad incontestable de la balandra española, fruto de un abordaje, en la que había llegado de Beaufort; luego firmó los papeles legales que lo autorizaban a coger esa balandra —que Barbanegra rebautizó con muy poquita originalidad como *Adventure*— y partir hacia Santo Tomás, donde podría mantener a sus

hombres ocupados como corsarios, si aquél era su deseo. Al final, resultó que no lo era.

En lugar de dirigirse a Santo Tomás, parece que Barbanegra y sus hombres prefirieron navegar hacia el río Delaware, que desembocaba tranquilamente en Filadelfia, a 250 millas más al norte, para allí vender algunos tesoros especiales. El gobernador de Pensilvania, William Keith, contó más tarde que habían visto a Barbanegra por las calles de la ciudad y que, entre las gentes de la zona, era famoso ya por sus visitas anteriores, cuando servía como oficial en una nave jamaicana. A principios de la década de 1840 muchos ancianos de Filadelfia le

contarían al historiador John Watson que, cuando ellos eran jóvenes o lo eran sus parientes, habían conocido a Barbanegra y a los miembros de su tripulación; uno era «un negro viejo» que vivía con la familia del cervecero George Gray. Según estos relatos, Barbanegra estuvo en la tienda del número 77 de High Street, donde «compró tranquilamente y pagó bien». Se decía también que había frecuentado una pensión en la misma calle High, siempre con «su espada al cinto». Nadie se atrevía a arrestarle por miedo a que su tripulación bajase a tierra «y vengasen su causa con algún asalto a media noche».

Durante la segunda semana de agosto,

los piratas habían terminado sus negocios; el *Adventure* se deslizó aguas afuera de la bahía de Delaware y salió a mar abierto. Había llegado la hora de rellenar los arcones lejos de sus territorios habituales. Se encaminaron derechos hacia el Atlántico, en dirección a las Bermudas, buscando barcos extranjeros cuyas tripulaciones no pudieran señalarlos con el dedo por sus delitos. Es probable que apresaran varias naves en la frecuentada ruta marítima que partía desde Filadelfia, pero sus primeras capturas documentadas no llegaron hasta el 22 de agosto de 1718, al este de las Bermudas. Las víctimas fueron un par de barcos franceses, uno muy cargado y el otro

casi vacío, que regresaban a sus puertos de origen desde La Martinica. Los franceses presentaron batalla, causaron algunos daños al *Adventure* e hirieron a unos cuantos hombres, pero al final tuvieron que ceder ante los piratas. La tripulación de Barbanegra transfirió todo el cargamento a una sola nave, que se quedaron para sí, y toda la tripulación francesa pasó al otro barco, que siguió su antiguo rumbo. Cuando Barbanegra inició la vuelta hacia Carolina del Norte, ni se imaginaba los problemas que aquel incidente acabaría por ocasionar.

Hacia el 12 de septiembre, anclaron su presa tras el arenoso bloque de la isla deshabitada de Ocracocke y empezaron

a quitarle los aparejos: desmontaron los mástiles útiles, los palos y los cabos, y vaciaron el cargamento de azúcar y cacao. Un marinero que estaba de paso declaró más adelante que Barbanegra no quiso permitir a nadie que subiera a bordo de sus naves «salvo al médico, para que curase a los heridos», que decían que se habían hecho daño después de que un cañón se soltara por culpa del fuerte oleaje.

Dejaron los cuatro navíos en Ocracocke, en la tarde del día 13, y Barbanegra y cuatro marineros negros subieron por el Pamlico hasta Bath, en uno de sus botes. Llevaba dulces, conos de azúcar, un saco de chocolate y unas cajas misteriosas que encontraron a

bordo del barco francés, como regalos para el vecino del gobernador Eden, Tobias Knight, presidente del tribunal y recaudador de aduanas de Su Majestad. Según los cuatro negros de su tripulación, Barbanegra llegó a la plantación de Knight «alrededor de las doce o la una de la noche», entregó sus regalos y pasó al interior de su casa «hasta una hora antes, más o menos, del amanecer», momento en el que ordenó a sus hombres que regresasen a Ocracoke. Descendieron por el Pamlico y, tres millas río abajo, Barbanegra vio una piragua amarrada en el embarcadero de una granja aislada, con dos hombres y un muchacho dentro. Barbanegra decidió saquear aquella canoa comercial y

ordenó a sus hombres que remasen a su lado.

William Bell, el dueño de la piragua, había pasado la noche en las tierras de John Chester y vio pasar la barca de Barbanegra aquella tarde. La tripulación de Bell contaba sólo con su joven hijo y con un sirviente, así que cuando cinco piratas se les colocaron al lado, sabía que no podría resistir. Al principio, Barbanegra se limitó a preguntarles si tenían algo de beber, a lo que Bell respondió que estaba «tan oscuro que no se veía bien para sacar nada» del barril. Barbanegra se volvió hacia uno de sus marineros negros, que le pasó una espada. Entonces saltó a la piragua y ordenó a Bell «que pusiera las manos a

la espalda, para que lo atasen» y que «maldito fuera, [que‡ lo mataría si no le decía la verdad de dónde tenía escondido el dinero». Bell, que era de Currituck, cerca de la frontera de Virginia, no reconoció a Barbanegra y le preguntó quién era. «Thatch le contestó que venía del infierno y que en un segundo se lo llevaría [allí‡»: eso pudo contarles Bell a las autoridades, aun a pesar de haber cometido la terrible insensatez de agarrar a Barbanegra y haber intentado echarlo de la piragua por la fuerza. El pirata llamó a sus hombres, que enseguida redujeron a Bell. Entonces llevaron la embarcación hasta el centro del río y les quitaron las pistolas, el brandy, una caja de pipas de

cerámica, 66 libras esterlinas en metálico y «una copa de plata de fabricación bastante excepcional». Barbanegra tiró por la borda los remos y las velas de Bell y, en pago a su resistencia, estuvo golpeándolo con la parte plana de su espada hasta que la rompió. Barbanegra reanudó la marcha hacia la isla de Ocracoke. Bell debía de tener remos de repuesto en las tierras de Chester, porque a las dos horas estaba en la casa de Tobias Knight, en Bath, para informar del delito. Más tarde Bell testificó en el juzgado y afirmó que Knight le escuchó con paciencia y rellenó el informe pertinente; pero jamás mencionó que los delincuentes hubieran pasado la noche en su casa.

El 24 de septiembre, Barbanegra navegó otra vez a Bath con el *Adventure*, donde declaró ante el gobernador Eden, bajo juramento, que «había encontrado el barco [francés‡ y sus bienes en el mar, como restos de un naufragio». Cuando un pirata malicioso llama a la puerta de alguien y le cuenta que ha «encontrado» un barco flotando en medio del océano, lleno de productos de valor y en condiciones suficientes como para navegar las setecientas millas de vuelta a Carolina del Norte, hay motivos para empezar a sospechar. Pero según parece, Eden y Barbanegra llegaron a un entendimiento. El gobernador determinó, sin más demora, que el barco francés era propiedad de Barbanegra por derecho

de salvamento y, de algún modo quizá relacionado, una gran cantidad de azúcar procedente del naufragio se abrió paso hasta el granero del presidente del tribunal, Knight, y quedó escondida bajo un montón de heno. Eden incluso le dio permiso a Barbanegra para quemar de inmediato el barco francés, por tratarse de un peligro para la navegación, con lo cual se eliminaron convenientemente todas las pruebas físicas de que allí se había cometido un acto de piratería.

Con el gobernador y el juez en el bolsillo, Carolina del Norte estaba empezando a convertirse en una guarida más segura para los piratas de lo que jamás lo hubieran sido las Bahamas. Barbanegra nunca se habría imaginado



que el gobernador de otra colonia tendría la osadía de invadirlos.

11 Acosados

SEPTIEMBRE DE 1718-MARZO DE 1720

Alexander Spotswood, gobernador de Virginia, llevaba varios meses siguiendo las actividades de Barbanegra. Había recibido informes al respecto del varado

intencionado del *Queen Anne's Revenge*, el indulto aceptado de manos del gobernador Eden y el posterior acoso a los barcos comerciales que recorrían las aguas de Carolina del Norte. Spotswood había colaborado con el capitán de una de las dos fragatas de Marina de Virginia, Ellis Brand, del HMS *Lyme*, para enviar informadores a Carolina del Norte, «que investigaran todo lo posible sobre los piratas». Además, había capturado al antiguo segundo de Barbanegra, William Howard, quien se había acogido al perdón del rey y rondaba por la zona de Hampton Roads; lo detuvo con la excusa de que no podía explicar cómo había adquirido las cincuenta libras esterlinas

que se hallaron en su bolsillo ni los dos esclavos africanos que lo acompañaban. Con estos motivos legales un tanto perentorios, Spotswood y el capitán Brand arrastraron a Howard a bordo del *Lyme* y luego lo encarcelaron en la minúscula cárcel de ladrillo de Williamsburg. Tras interrogar a Howard y consultar con sus espías, Spotswood se había formado una imagen clara de las actividades que estaba desarrollando Barbanegra, dónde pasaba el tiempo y cómo había comprado la protección de los responsables públicos más señeros de Carolina del Norte. A finales de octubre, decidió pasar a la acción.

Spotswood alegaría más adelante que Barbanegra representaba una amenaza

para el comercio de Virginia y que, además, su presencia bastaba para animar a otros a dedicarse a la piratería. Aunque todo ello era cierto, no era la auténtica razón por la que Spotswood determinó perseguir al pirata. Al igual que otros muchos políticos —de aquella época y del presente—, Spotswood quería lanzar una campaña militar en el exterior para distraer la atención pública de las propias irregularidades.

Spotswood gobernaba la segunda colonia más poderosa de la costa de América del Norte, después de Massachusetts, con una población de 72.500 blancos y 23.000 negros. Era un territorio completamente distinto al de la colonia septentrional. Virginia era una

tierra de hacendados: grandes mansiones rodeadas por amplios campos de tabaco y las chabolas de los sirvientes y los esclavos. Cada plantación tenía su propio embarcadero y funcionaba como fábrica independiente, puesto que sus empleados y la mano de obra esclava producían allí mismo la mayoría de los productos y servicios necesarios. En consecuencia, apenas había ciudades ni pueblos conspicuos; los hacendados realizaban gran parte de su negocio en los muelles rurales, las iglesias, los juzgados y los mercados semanales. Incluso la capital, Williamsburg, era poco más que un centro administrativo, un campus de elegantes sedes gubernamentales situado en las

inmediaciones de los edificios de ladrillo del colegio universitario de William and Mary. Durante la mayor parte del año, Williamsburg contaba con una población de poco más de mil habitantes: administradores, artesanos, profesores y estudiantes. Cuando los legisladores aristocráticos de la colonia se congregaban en el magno Capitolio de ladrillo, Williamsburg cobraba nueva vida. Sus tabernas, pensiones y casas de huéspedes se llenaban a reventar, mientras públicos entusiastas se reunían para ver las producciones del único teatro de la América británica, una estructura con dos años de existencia a la sazón, situada en la cara oriental de los jardines de Palace Green, de

cuidadoso ornamentados.

Desde hacía un tiempo, los legisladores habían coincidido en criticar al gobernador Spotswood, a quien reprochaban haber alimentado una cultura de corrupción durante los ocho años que llevaba en el poder. Así, redactaron una queja oficial sobre la forma en la que «malgasta el dinero del país» para erigir el Palacio del Gobernador, casi completo por entonces: un palacio con salones de gran opulencia, chimeneas de mármol tallado, huertos y jardines espléndidos y puertas de acceso forjadas. Otros se enfurecían por los tratos de propiedad, no menos corruptos. Spotswood se llegaría a embolsar 85.000 acres de tierra pública,

[48‡] por mediación de fundaciones poco claras, en el área que se había dado en llamar condado de Spotsylvania. La mayoría de los legisladores se oponía a la pretensión de Spotswood de controlar el nombramiento de todos los sacerdotes y cargos destacados de la iglesia anglicana, que constituía la religión oficial de la colonia. En 1717, la asamblea legislativa había pedido al rey, con éxito, que rechazara algunas de las regulaciones económicas del gobernador; ahora tenía el empeño más o menos secreto de apartarlo de su cargo, definitivamente.

Con tantos enemigos en la puerta, no es de extrañar que Spotswood sólo se reuniera en el más estricto secreto con el

capitán Brand, del *Lyme*, y el capitán George Gordon, del HMS *Pearl*, a principios de octubre de 1718. Allí les solicitó ayuda para liberar a América de Barbanegra, de una vez por todas.

En Nassau, también Woodes Rogers se preparaba para enfrentarse con los piratas. El 14 de septiembre de 1718 recibió el aviso de que Charles Vane estaba en cayo Tortuga Verde, cerca de Ábaco, unas 120 millas al norte de Nassau. Ante la posibilidad de una invasión española y sin marinos suficientes ni el apoyo de la Royal Navy, Rogers sabía que su única esperanza era acercarse a los líderes del

grupo de piratas favorable a la amnistía.

Benjamin Hornigold y John Cockram respondieron a la llamada del gobernador y accedieron a convertirse en cazadores de piratas. Rogers les pertrechó una balandra —probablemente, la *Bonnet*, de Hornigold— y los envió a obtener información y, de ser posible, a luchar contra Vane. Zarparon de Nassau cuatro días más tarde. Nadie los volvió a ver hasta pasadas varias semanas.

Mientras aguardaba el regreso de Hornigold, Rogers se esforzó por mejorar las defensas de Nassau. El consejo de gobierno de la isla había impuesto la ley marcial, con «una vigilancia muy estricta», y había

ordenado a los súbditos de la isla y sus esclavos que ayudaran a reparar la fortaleza. Casi todas las noches, sin embargo, alguna banda de piratas robaba un bote y huía de aquella isla, con la esperanza de reunirse con Vane. Rogers calculaba que cerca de ciento cincuenta hombres lo habían abandonado ya entre los últimos días de julio y los de octubre. A medida que los días de espera se convertían en semanas, Rogers comenzó a temer que Hornigold «hubiera sido apresado por Vane o quizá hubiese reanudado su vieja práctica de la piratería». La mayoría de los isleños estaban de acuerdo con él. Pero a las tres semanas, la balandra de Hornigold se vio de nuevo en el puerto, con una

presa y un puñado de piratas cautivos.

Hornigold contó a todo el mundo que él y Cockram habían pasado la mayor parte del tiempo escondidos cerca del cayo Tortuga Verde, observando a Vane y aguardando la oportunidad de tenderle una emboscada cuando estuviera lejos de su fuerza principal. Por desgracia para ellos, esa oportunidad no se llegó a presentar nunca y Hornigold y Cockram consideraban que la compañía de Vane era demasiado poderosa como para atacarla directamente. Además de su bergantín pirata, Vane contaba con el *Neptune* y el *Emperor*, dos navíos que había apresado en la barra de Charleston, y el grupo dedicaba la mayor parte de su tiempo a sacar el

mayor provecho posible del botín y a carenar los barcos. Tras una espera de casi tres semanas, los piratas se despidieron de las tripulaciones cautivas del *Neptune* y el *Emperor* «y les desearon buen viaje de regreso a su hogar», pero, mientras salían del fondeadero, vieron venir otra balandra. Se trataba del *Wolf*, de treinta toneladas, según contó Hornigold; había partido de Nassau unos días antes, con el permiso de Rogers, para cazar tortugas marinas. En realidad, el capitán del *Wolf*, el pirata indultado Nicholas Woodall, estaba pasando armas de contrabando, víveres e información útil a Vane. Así pues, Vane echó el ancla otra vez e interrogó a Woodall, quien le explicó

minuciosamente todo lo relativo a las actividades y las defensas de Rogers. Parece ser que Vane confiaba en que sus compañeros de piratería se habrían alzado en armas contra el gobernador y, al comprobar que no era así, quedó decepcionado. Cuando uno de los prisioneros preguntó a los piratas qué noticias traían de Nassau, le respondieron: «¡Nada bueno!», además de darles a entender que era mejor que no preguntaran nada más. Los piratas, «ciertamente inquietos con las noticias», votaron a favor de abandonar a los cautivos y destruir el *Neptune*, quebrando sus mástiles y vergas y luego disparando «una doble carga de cañón» contra sus bodegas. Los piratas de Vane

salieron del fondeadero a bordo del bergantín y el *Wolf* momento que aprovechó Hornigold para adentrarse en la zona, entregar provisiones a los prisioneros y avisarlos de la llegada de socorro. Aquella misma noche, Hornigold zarpó detrás de los piratas. A los pocos días, interceptó el *Wolf* y lo llevó de vuelta a Nassau.

La captura del *Wolf* por parte de Hornigold insufló nueva moral en el ánimo de Rogers. Según escribió a sus superiores, en Londres: «El capitán Hornigold ha demostrado ser un hombre honrado y eso es una afrenta para sus antiguos compañeros... ha dividido a la gente de aquí y me ha proporcionado más fuerza de lo que suponía». Como no

estaba seguro de si su autoridad le permitía juzgar a Woodall, Rogers lo encarceló y lo envió a Inglaterra a bordo del primer navío que partía con tal destino.

Con el cambio de la estación, también mejoró el tiempo, y eso permitió que la gente de Rogers comenzara a recobrarse de sus enfermedades. Una caravana de barcos de comercio dejó la isla para tratar con varios contactos amistosos en Cuba, con lo que esperaban obtener suministros adicionales. Con el fuerte casi completo y uno de los principales líderes piratas en su bando, Rogers sentía una seguridad cada vez mayor.

El 4 de noviembre, Rogers recibió el aviso de que las tripulaciones de las

cuatro balandras enviadas a Cuba se habían pasado a la piratería y buscaban el modo de reunirse con Vane. Se decía que los renegados estaban en cayo Tortuga Verde, sin embargo, por lo que aún se los podría capturar. Rogers puso la vista de nuevo en Hornigold y Cockram, que se dirigieron a la isla y entablaron combate con los reincidentes. Los piratas-convertidos-en-cazapiratas volvieron a Nassau el 28 de noviembre, con diez prisioneros —entre ellos, el antiguo artillero de Barbanegra, William Cunningham— y los cadáveres de otros tres. Rogers estaba exultante. «Me siento muy feliz ante esta nueva demostración [de que‡ el capitán Hornigold se ha comprometido a borrar el infame

nombre por el cual era conocido hasta la fecha —escribió al ministro de Exteriores británico—, aunque incluso en los actos de piratería que perpetró en su momento, la mayoría de las fuentes lo retratan como a un hombre generoso».

Los piratas cautivos suponían todo un problema, no obstante, porque Rogers carecía de los medios para mantenerlos encarcelados con seguridad. Si los juzgaba y ejecutaba en Nassau, se arriesgaba a provocar una revolución. De modo que convocó una sesión secreta de su consejo de gobierno, en el que ahora participaba el antiguo juez Thomas Walker, para analizar las opciones. Más que nada, los consejeros temían que Vane, advertido por sus

numerosos espías, pudiera intentar la liberación de los prisioneros. «Si mostramos de forma clara nuestro miedo —resolvieron—, varios [piratas‡ del lugar se pueden animar a pedir a los piratas del exterior que procuren rescatar a los que están ahora bajo custodia.» Por lo tanto, concluyeron, «para impedir que se cumplan los designios del pirata Vane», lo que debía hacerse era «someter a los cautivos a un juicio... lo antes posible». A falta de prisión, Rogers mantenía a los diez presos encadenados a bordo del *Delicia*. Pero ahora se disponía a emprender una acción que, sin duda, podía desatar un conflicto grave con los partidarios de los piratas en la isla.

Al salir de cayo Tortuga Verde, Vane se dirigió hacia el norte. La información que había obtenido de Woodall le dio a entender que necesitaría refuerzos, si quería llevar a buen término su amenaza de atacar Nassau. Tras perder la esperanza de que los Estuardo le enviasen ayuda, Vane sabía que sólo podía buscar socorro en sus antiguos camaradas. La Buse había desaparecido por el sur; Williams, England y Condent habían zarpado con rumbo a África y Brasil. Sin embargo, aún quedaba un pirata en la región, al que todo el mundo sabía dónde encontrar. Los hombres de Vane se mostraron de acuerdo con la

idea: irían al estrecho del río Pamlico, en Carolina del Norte, para intentar establecer contacto con su camarada Barbanegra.

Llegaron a la ensenada de Ocracoke en la segunda semana de octubre. Allí, por detrás de la isla del mismo nombre, avistaron un balandro armado que, a la postre, resultaría ser el *Adventure* de Barbanegra. Tuvo que haber varios minutos de confusión hasta que las dos partes se identificaron mutuamente, puesto que ninguna de ellas navegaba a bordo de la nave que resultaba familiar a la otra. De alguna manera —quizá con señales de trompeta—, Barbanegra y Vane confirmaron adecuadamente la identidad del otro. En ese momento,

Vane se aprestó a saludar a su compañero, disparando al aire los cañones de su bergantín; Barbanegra respondió de un modo similar. Vane ancló su barco al lado del *Adventure* y los hombres remaron de una embarcación a otra, dando inicio a un festival pirata que duraría varios días y se hizo extensivo a las costas de la isla de Ocracoke.

Los dos piratas compartieron su experiencia de los últimos meses. Quizá Barbanegra fue el primero en informar a Vane de la captura de Stede Bonnet, un hecho que había corrido en boca de todos, de Charleston a Boston. Vane le habló a Barbanegra de sus enfrentamientos con Pearse y Rogers en

Nassau y de los avances del gobierno de este último. Es posible que Vane intentara convencer a su antiguo camarada de unirse a él para realizar un asalto conjunto contra Nueva Providencia; pero de ser así, Barbanegra, que gozaba de una situación muy cómoda, declinó la oferta. Sus hombres vivían a salvo y disponían de libertad para proseguir en la piratería sin temor a represalias.

Tras concluir el jolgorio, Charles Vane y Edward Thatch se despidieron el uno del otro y emprendieron caminos separados.

El gobernador Spotswood planeó su ataque contra Barbanegra bajo un velo de secreto. No informó ni al consejo de

gobierno de Virginia, ni a la asamblea legislativa; y sin duda, tampoco tenía intención de airear el tema frente al gobernador Eden. El problema era simple, según explicó más tarde: que los piratas eran demasiado populares. «No hice nada por comunicar [el plan‡ a ningún miembro del Consejo de Su Majestad, ni a ninguna otra persona que no figurase entre las necesariamente implicadas en la ejecución [del proyecto‡; y menos aún, a nadie de entre los numerosos aliados con los que cuentan los piratas en nuestra región, [pues‡ algunos podrían haber enviado un aviso a Thatch». Tenía motivos para preocuparse. Unos pocos meses antes, algunos de los hombres de Barbanegra

habían pasado por la colonia de camino a Filadelfia y habían procurado tentar a varios marinos mercantes, para que se les unieran. Los oficiales del lugar querían arrestar por ello a los piratas, pero, según el informe que transmitieron a Spotswood, «no pudieron hallar a nadie [deseoso‡ de ayudarles a desarmar y eliminar [a‡ aquella banda». Spotswood consiguió arrestar a William Howard, segundo de Barbanegra, pero poco después, uno de los jueces de su propio tribunal del vicealmirantazgo —un amigo del gobernador Eden, llamado John Holloway— ordenó la detención del capitán George Gordon y el teniente Robert Maynard, del HMS *Pearl*, responsables del arresto de Howard.

Holloway presentó una demanda civil contra los dos oficiales de Marina, en nombre del pirata, solicitando quinientas libras esterlinas a cada uno, en concepto de daños y perjuicios. Spotswood temía que un jurado dejara en libertad a Howard, por lo que ordenó juzgarlo sin ese recurso, en una decisión que fue muy criticada por el consejo de gobierno. Los virginianos, se lamentaba Spotswood, tenían «una inclinación inexplicable a favorecer a los piratas».

Fue justo durante el juicio de Howard cuando Spotswood desveló su plan a los capitanes Brand y Gordon, que habían estado compartiendo con él, desde hacía varios meses, los frutos de su espionaje. Era una oportunidad perfecta para

reunirse con oficiales de la Royal Navy sin despertar sospechas, puesto que los dos se hallaban en Williamsburg para actuar como funcionarios del tribunal. Una vez concluido el juicio —que halló a Howard culpable—, Brand y Gordon descendieron por las cuatro manzanas que separaban el hermoso Capitolio en forma de L, del Palacio del Gobernador, cruzando para ello la plaza del mercado y los jardines de Palace Green. Dentro de una de las opulentas salas del palacio, Spotswood les explicó, a grandes rasgos, sus previsiones. Como Barbanegra repartía el tiempo entre Bath y Ocracoke, sería un asalto con dos ramas. Brand, como oficial de mayor rango, dirigiría un contingente de

infantes de Marina a Bath, por tierra, buscando la ayuda de los caballeros que simpatizaran con la causa. Una segunda fuerza viajaría por mar hasta Ocracoke, para asegurarse de que ningún pirata huyera por el Atlántico. Tanto el *Pearl* (531 toneladas, cuarenta cañones) como el *Lyme* (384 toneladas, 28 cañones) eran demasiado grandes para arriesgarse a superar los peligros bajíos de Carolina del Norte, con sus ríos salobres e islas de barrera. En su lugar, Spotswood se ofreció a adquirir, de su propio bolsillo, dos balandros ágiles, que se pondrían a disposición de los marinos. Brand y Gordon accedieron a proveer los barcos de hombres, armas, víveres y pertrechos, así como a

situarlos a las órdenes del primer oficial del capitán Gordon, el teniente Robert Maynard. (En cuanto a Gordon, se quedaría atrás, con las fragatas de Hampton Roads.) Además de la posibilidad de exigir parte del tesoro de Barbanegra, el personal de Marina contaba con una razón adicional para participar: Spotswood acababa de aprobar una nueva ley en la asamblea legislativa, en la cual ofrecía una recompensa especial para quien apresara a Barbanegra o a sus compinches. Gordon y Brand dieron su aprobación al plan. Si todo salía según lo previsto, sería una idea no sólo patriótica, sino también provechosa.

El proyecto de Spotswood también era

del todo ilegal, dado que ni el gobierno ni los oficiales de Marina poseían autoridad alguna para invadir otra colonia. Legalmente hablando, Barbanegra era un ciudadano sin reparos a su condición: había obtenido el indulto de sus acciones anteriores, había solicitado la aprobación legal, que se le concedió, para rescatar del gobernador Eden el navío francés «naufragado» y no se le había acusado formalmente de ningún otro delito.

La expedición partió de Hampton el 17 de noviembre. Maynard, que era el oficial naval con más experiencia de servicio en toda América, subió a bordo de su buque insignia, el *Jane*, el mayor de los dos balandros proporcionados

por el gobernador Spotswood. En el *Jane* había treinta y cinco hombres; un amplio arsenal de mosquetes, alfanjes y espadas; provisiones para todo un mes; sólo faltaban los cañones, dado que el *Jane* era demasiado pequeño para cargarlos. El otro balandro, el *Ranger*, era aún menor: transportaba a veinticinco hombres a las órdenes del guardiamarina Edmund Hyde, del *Lyme*. Sin cañones y con un total de sólo sesenta marinos, Maynard sabía que si sus balandros topaban con Barbanegra, era preciso que lo sorprendieran fondeado. A las tres de la madrugada de aquel día de noviembre, levaron anclas y zarparon de la bahía de Chesapeake.

Pocas horas más tarde, el capitán

Brand, del *Lyme*, marchó a caballo desde el pueblo de Hampton, acompañado de un pequeño grupo de marinos. Cabalgaron por los caminos polvorientos del campo de Virginia, pasando por campos vacíos y junto a equipos de esclavos que tendían las hojas de tabaco para que se secaran con el fresco aire del otoño. Al día siguiente dejaron atrás los últimos campos y las últimas plantaciones; de hecho, también los últimos caminos, pues se adentraban en los páramos y bosques sin sendas de Carolina del Norte.

Pasaron tres días de agonía, cruzando kilómetros de llanuras arenosas, apenas pobladas por pinos dispersos; luego pasaron por la Gran Marisma de

Dismal, de nombre muy apropiado.[49] El 21 de noviembre llegaron por fin a Edenton, uno de los pocos asentamientos de la colonia. Para los que venían de las haciendas de pastoreo de Virginia, como Brand, la pobreza de Carolina del Norte tuvo que causar una honda impresión. Según escribió otro visitante de principios del siglo XVIII, con respecto a los habitantes de la zona:

> Son personas ignorantes, sin duda; pocos son los que saben leer, y menos aún, escribir; ni siquiera entre sus jueces de paz. Suelen alimentarse a partir de cerdo salado, y en

> ocasiones, de buey; comen pan de trigo indio, pues no pueden hacer otra cosa, al carecer por completo de molinos; y en ello se muestran tan sucios y descuidados, que apenas hay diferencia entre la paja de los establos de sus caballerías y el pan de sus mesas.

Dos hombres aguardaban a Brand en Edenton. Se presentaron como Maurice Moore, coronel del ejército de la colonia e hijo del anterior gobernador de Carolina del Sur; y Edward Moseley, colono fundador de la ciudad, quien era

un abogado rico y hábil, que antaño había sido miembro del consejo de gobierno de Carolina del Norte. El capitán Brand los describió como «dos caballeros a los que Thatch había causado muchos perjuicios», pero además eran oponentes políticos del gobernador Eden, desde hacía mucho tiempo, y probablemente eran también los informadores principales de Spotswood en la colonia. El grupo de Brand pasó la noche en Edenton (o sus alrededores), probablemente en la residencia de Moseley, donde el oficial dio a conocer que «venía para apresar a Thatch». A la mañana siguiente, Moseley y Moore concertaron un transporte que los pasara al otro lado

del estrecho de Albemarle y, junto con otros varios habitantes de la zona, acompañaron a Brand en el trayecto final hasta Bath, situada unos cincuenta kilómetros más al sur.

Brand y compañía descabalgaron en las afueras de Bath hacia las diez de la noche del 23 de noviembre, es decir, seis días después de haber partido de Hampton. Moore se adelantó a inspeccionar y averiguó que Barbanegra no estaba en la ciudad —como habría deseado Brand—, pero que «se esperaba su llegada en cualquier momento», con algún nuevo cargamento «rescatado» del barco francés. Brand dejó a la mayoría de sus hombres atrás, cruzó el arroyo de Bath y se encaminó

directamente a la plantación del gobernador Eden, donde éste tenía su residencia. Allí, según el posterior informe de Brand, «me presenté y le hice saber que había venido a buscar a Thatch». El gobernador Eden debió sentirse alarmado ante la aparición inesperada de Brand junto con dos de sus rivales políticos. Sólo le cabía confiar en que Barbanegra hubiera escapado y que Brand no descubriera el tesoro de bienes robados que habían ocultado en el granero de su vecino, el juez Tobias Knight. Es fácil imaginarse a Brand sentado frente a la chimenea de Eden hasta el alba, con el mosquete cargado a su alcance, a la espera de que Barbanegra descendiera por el camino

de piedra que bajaba desde el muelle de Eden.

Barbanegra no lo volvió a pisar.

Mientras descendía por los bancos de arena de la costa de Carolina del Norte, el teniente Maynard oyó toda clase de historias sobre Barbanegra. Su piloto, un marino de la colonia septentrional, contratado por Spotswood, le contó que Barbanegra había estado transbordando cargas robadas entre Ocracoke y Bath. En la ensenada de Roanoke, a medio pasar la zona de los bancos, los marinos del lugar le explicaron que, el día anterior, habían visto el *Adventure* del pirata embarrancado en la isla de Brant,

un islote pantanoso del estrecho de Currituck, unas treinta millas en sentido inverso, hacia Virginia. Maynard pasó todo el resto del día navegando por el citado estrecho, pero no vio signo alguno de la presencia de Barbanegra (ni de nadie más). El propio Spotswood le había indicado que Thatch estaba «fortificando una isla en el brazo de mar de O[cra‡coke, para convertirlo en punto de reunión general de esa ralea de ladrones». Es probable que otros marinos le narraran un relato inquietante, que llegaría a Williamsburg unos días más tarde: se decía que Barbanegra «se había reunido con otras varias tripulaciones piratas» en Ocracoke, aumentando así el número de

hombres hasta los 170. Maynard no podía saber que la compañía de Vane había fondeado allí ocho semanas antes, pero ya se había marchado.

A las cuatro de la tarde, con suma emoción, los pequeños balandros de Maynard alcanzaron la ensenada de Ocracoke, treinta millas al sur de cabo Hatteras. Tras haber rodeado la cara exterior de la isla de Ocracoke, Maynard vio fondeados dos balandros, detrás de la isla, en un lugar que hoy se conoce como Escondite de Thatch. Uno de los barcos tenía nueve cañones y encajaba con la descripción del *Adventure* de Barbanegra. El otro balandro no estaba armado; se antojaba una simple embarcación comercial, de

cabotaje. En la isla, Maynard habría visto una tienda grande, restos de hogueras, quizá algunos barriles y toneles vacíos, pero ninguna señal de fortificaciones. Tomó nota del viento, las corrientes y el sol (ya bajo en el cielo), y dio orden de echar el ancha al *Jane* y el *Ranger*. No quería combatir con Barbanegra en la oscuridad.

Desde la marcha de Vane, Barbanegra había estado viajando, en efecto, entre Ocracoke y Bath. Pasaba un par de semanas controlando la actividad de una veintena de hombres en Ocracoke, luego un par de semanas con su esposa, en Bath. Para lo habitual, se había demorado de más en regresar a la casa del pueblo. Cinco días antes —el 17 de

noviembre— había recibido una carta de Tobias Knight, en la que éste lo impelía a «subir hasta aquí tan pronto puedas... [porque‡ debo decirte algo más que no puedo escribir en este momento»; el magistrado había firmado «tu verdadero amigo y servidor, T. Knight». Sin embargo, Barbanegra tenía cuestiones más importantes que atender, más que a Knight o a los dos barcos menores que acababan de fondear en la ensenada; su banda de piratas estaba festejando con uno de sus amigos mercantes, Samuel Odell, cuya nave se hallaba anclada junto al *Adventure*. Mientras los hombres de Maynard se esforzaban por dormir, ahorrando fuerzas para la lucha que se avecinaba,

los hombres de Barbanegra no se acostaron hasta bien entrada la noche.

A las nueve de la mañana siguiente, Maynard dio orden de levar anclas y encaminarse directamente hacia el *Adventure*, con la esperanza de abordarlo antes de que Barbanegra tuviera tiempo de disparar sus cañones. Pero cuando entraron en el fondeadero, movidos por una brisa muy ligera, el guardiamarina Hyde embarrancó el *Ranger* en un banco de arena. Ordenó que sus hombres comenzaran a arrojar lastre por la borda, por si ello bastaba para aligerar lo suficiente el balandro y que éste volviera a flotar. Maynard continuó hacia delante, con el *Jane*, de mayor tamaño, pero también

embarrancó. Ya no sería posible atacar por sorpresa. A pesar de la resaca, los hombres de Barbanegra no podían dejar de prestar atención a los dos balandros que, como era obvio, se les habían intentado echar encima de hurtadillas; además, sus tripulaciones, sospechosamente numerosas, arrojaban con estruendo el lastre y los barriles de agua por el costado de la nave, locos por liberarla con urgencia de la arena. Cuando se apercibieron por fin de que estaban siendo atacados, los piratas se pusieron en acción, corrieron a soltar las velas, cortar los cables de las anclas y aprestar los cañones. Todo se desarrolló con tanta rapidez, que su invitado, Samuel Odell, y los hombres

que lo acompañaban a bordo, ni siquiera tuvieron tiempo de bajar del barco de Barbanegra. Justo cuando las velas del *Adventure* captaron el primer soplo ligero del viento, Hyde logró devolver a flote el *Ranger* y se dispuso a encararse con los piratas, con la mayoría de sus veinticinco hombres esforzándose en los remos.

Los piratas empezaron a disparar sus mosquetes y, cuando las dos naves se habían aproximado a «medio tiro de pistola», Barbanegra dio a los artilleros la señal de disparar los cañones. Las armas *del Adventure* arrojaron fuego por sus bocas y, al cabo de medio segundo, balas de cuatro y seis libras perforaron la cubierta de proa del *Ranger*,

derribando las velas delanteras y causando la muerte de Hyde y su segundo al mando, el timonel del *Lyme*, Alien Arlington. Los heridos se retorcían de dolor en la cubierta del *Ranger*, empapada de sangre, mientras el balandro derivaba y se detenía. Entre la confusión, algunos marinos consiguieron lanzar una descarga cerrada de disparos de las armas de bajo calibre mientras el *Adventure* pasaba por su lado. Una de las balas de mosquete segó la driza del foque, que sostenía las velas delanteras del barco pirata; el *Adventure*, por lo tanto, perdió velocidad. Fue una suerte crucial para los hombres de Maynard. Tras haber liberado el *Jane*, sus marinos se

pusieron a remar a todo trapo, con la esperanza de abordar a los piratas. Si no hubieran alcanzado el cabo del foque, el *Adventure* habría escapado a mar abierto. Pero en lugar de eso, los dos barcos quedaron situados a menos de quince metros de distancia.

En ese momento, Barbanegra gritó a Maynard: «¡Maldita sea, bribones! ¿Quiénes sois? ¿De dónde venís?», exclamó, según la *Historia general*. «Por nuestros colores podrás ver que no somos piratas», se dice que le respondió el teniente. Thatch, con su famosa barba atada con las cintas negras, sostuvo en alto un vaso de licor y, según Maynard, «brindó por mi condena y la de mis hombres, a los que tildaba de "cachorros

cobardes", afirmando que ni daría ni aceptaría cuartel». El teniente replicó que le parecía perfecto. Barbanegra dio orden a su artillero, Phillip Morton, de disparar otra andanada. Morton había cargado las armas con metralla y perdigones, que a una distancia tan corta, con la fuerza de una escopeta, resultaba extraordinariamente letal. Otros piratas arrojaron granadas de mano improvisadas, que habían creado apretujando pólvora, balas de mosquete y pedazos de hierro viejo en botellas de ron vacías. Cuando se levantó la capa de humo, la cubierta del *Jane* apareció repleta de cadáveres. En tan sólo unos pocos segundos, habían perecido o resultado heridos veintiuno de los

hombres de Maynard; sólo dos marinos se sostenían en pie sobre la cubierta del balandro. Barbanegra entendió que la batalla había concluido y ordenó que el *Adventure* se situara junto al *Jane* y sus hombres se dispusieran para el abordaje.

No obstante, bajo la cobertura del humo de la pólvora, Maynard había dado instrucciones a cerca de una docena de hombres en perfecto estado de salud para que se escondieran en las bodegas del *Jane* y aguardaran a su señal. Encogido en la escalera, susurró las órdenes a su timonel y su primer oficial, el señor Baker, indicándoles que se estiraran en el suelo y le avisaran cuando los piratas iniciaran el abordaje.

Cuando el *Adventure* chocó contra el *Jane*, Barbanegra fue el primero en saltar por la borda, «con un cabo en la mano, para atar o enlazar con firmeza los dos balandros». A una señal de Baker, Maynard salió corriendo de la bodega, con la espada en la mano, seguido de una docena de hombres. En una escena que ha servido de inspiración a muchas películas de Hollywood, Barbanegra y Maynard se encararon personalmente, con las espadas desenvainadas: el arrojado teniente de Marina y el temible pirata. Humphrey Johnson, el marino de Carolina del Norte que llevó las noticias de la batalla a Nueva Inglaterra, describió el combate en estos términos:

«Maynard lanzó una estocada, la punta de su espada chocó con la cartuchera de Thatch —donde almacenaba la munición — y se dobló hasta la empuñadura». Barbanegra sacudió entonces un golpe que hizo temblar el guardamano de la espada de Maynard y rebanó los dedos al oficial. Maynard saltó hacia atrás, «arrojó la espada y disparó su pistola, que hirió a Thatch». En esa fase de la lucha, diez de los hombres de Barbanegra habían abordado ya el *Jane* y estaban luchando con los hombres de Maynard. Aprovechando el caos, el timonel del *Jane*, Abraham Demelt, se abrió paso hasta situarse junto a Maynard y logró abofetear a Barbanegra. Los piratas eran menos

numerosos que los hombres de Maynard y fueron cayendo con rapidez sobre la cubierta ensangrentada. Otros hombres dispararon sus pistolas contra Barbanegra, que se tambaleó, agitando la espada contra Maynard y Demelt, mientras perdía sangre a borbotones. Más balas de mosquete se clavaron en su alto cuerpo mientras los marinos lo rodeaban, con las espadas en la mano, dispuestos a sentenciarlo.

El golpe definitivo le fue asestado por un soldado de las Tierras Altas de Escocia, según Humphrey Johnson, que decapitó a Barbanegra con un poderoso movimiento de la espada: la cabeza del pirata «cayó sin vida sobre su hombro», unida sólo por un hilo de carne. El autor

de la *Historia general de los piratas* no está de acuerdo con esta versión, pues considera que Barbanegra expiró de repente, «mientras amartillaba otra pistola», por efecto de la gravedad de sus numerosas heridas. En cartas enviadas a los amigos y parientes, Maynard no refirió más detalles sobre la muerte de Barbanegra; sólo indicó que cayó «con cinco balas en el cuerpo y veinte tajos funestos en varias partes de su cuerpo». La refriega había durado menos de seis minutos, en cuyo transcurso murieron todos los piratas que abordaron el *Jane*, sin causar la muerte de ningún otro marino, aunque según el teniente, varios de ellos «sufrieron amputaciones y heridas

lamentables».

El *Ranger* se aproximó para ayudar a rematar a los piratas que seguían a bordo del *Adventure*, que se hallaban a la sazón en una clara desventaja de uno contra tres. Muchos saltaron al agua, donde fueron liquidados por los marinos. (Según el informe posterior del capitán Gordon, uno de los piratas consiguió llegar a tierra, pero murió de resultas de las heridas y fue «descubierto algunos días más tarde, en los arrecifes, por las aves que revoloteaban sobre su cuerpo».) Uno de los soldados del *Ranger* había muerto por el fuego amigo; en total, las bajas de la Marina fueron de once muertos y veinte heridos. Pero los vencedores

experimentaron aún un último susto frente a la santabárbara del *Adventure*. Allí descubrieron a un pirata negro, cierto César, con cerillas en la mano, que se esforzaba por liberarse del comerciante Samuel Odell y uno de sus marinos, con la intención de cumplir la postrera orden de Barbanegra: en caso de morir, ¡vuélalos a todos en pedazos! César fue contenido al fin y devino uno de los catorce prisioneros piratas —nueve blancos y cinco negros— a los que se pudo detener. El propio Odell, que exhibía en su cuerpo «no menos de setenta heridas», fue hecho prisionero, aunque a la postre quedó en libertad.

Tras el combate, los hombres de Maynard rastrearon el *Adventure*, con la

esperanza de encontrar cofres desbordantes de oro y plata. Pero no hallaron más que algo de polvo de oro, unos pocos artículos de plata (incluida la copa robada a William Bell) y «algunos otros objetos de escaso valor». También encontraron la reciente carta de Tobias Knight, junto con varios documentos que implicaban a Knight y Eden en los actos de piratería de Barbanegra. La tienda de la costa ocultaba los restos del cargamento francés: 140 sacos de cacao y diez barriles de azúcar. Si Barbanegra había llegado a acumular una riqueza prodigiosa, desde luego, era evidente que no la guardaba en Ocracoke.

Tanto si de veras fue cortada durante

el combate como si cayó después, la cabeza de Barbanegra fue empalada en el bauprés del *Adventure*: un trofeo grotesco que, cuando regresaran a Virginia, valdría a los marinos la recompensa de cien libras esterlinas. Maynard ordenó que el cuerpo decapitado fuese arrojado en el estrecho de Pamlico, donde, según la leyenda, estuvo flotando hasta completar tres vueltas en torno del *Adventure*, antes de hundirse para siempre en el agua salobre.

Debido a una racha de mal tiempo, Maynard y Brand no se encontraron hasta el 27 de noviembre, cuando el

teniente se presentó en Bath, para entregar aquellos documentos que comprometían a Knight y Eden. Brand ya estaba furioso con Knight, pues decía que estaba «creando toda clase de dificultades... aconsejaba al gobernador que no me ayudara y justificaba sin cesar a los piratas». El alto magistrado había «negado con rotundidad que hubiera en su plantación bien alguno [de origen pirata‡]». Ahora Brand encaraba a Knight con las pruebas incriminadoras, como la carta enviada a Barbanegra, «las notas de la cartera de Thatch» y las declaraciones de varios testigos que habían participado en la descarga de botines robados. Al final Knight «lo confesó todo» y mostró a Brand veinte

barriles de azúcar y dos sacos de algodón escondidos en su granero, «ocultos bajo una capa de forraje». Eden, que se dio cuenta de que el juego había terminado, ordenó a su jefe de policía que entregara a Brand seis esclavos y sesenta toneles de azúcar, que habían pertenecido a Barbanegra o sus hombres y luego habían pasado a la propiedad del gobernador. Brand también localizó «a varios piratas que acechaban [en Bath‡», como el contramaestre de Barbanegra, Israel Hands, quien a la postre aceptaría declarar en contra de sus compañeros, a cambio de su propia vida. El valor total de los bienes recuperados en Bath y Ocracoke se calculó en 2.238 libras

esterlinas, incluido el *Adventure*.

El teniente Maynard regresó a Hampton Roads en el *Adventure*, donde arribó el 3 de enero de 1719, con la cabeza aún colgada en el bauprés. Cuando pasó junto al HMS *Pearl*, saludó al capitán Gordon con una salva de los nueve cañones del antiguo buque insignia pirata. Gordon concedió al teniente un raro honor: una de las fragatas de Su Majestad devolvió idéntico saludo. Gordon y Maynard regalaron la cabeza de Barbanegra al gobernador Spotswood, quien la hizo colgar de un mástil alto en la orilla occidental del río Hampton, en un lugar conocido hoy como punta de Barbanegra. Quería que sirviera de

admonición funesta a eventuales piratas.

Al cabo de unas pocas semanas, Maynard era un hombre famoso desde Nueva Inglaterra a Londres, Port Royal y más allá. En Boston, un Benjamin Franklin de trece años, a la sazón aprendiz de carpintero, redactó y publicó una «canción del marino» en la que ensalzaba los logros de Maynard, y que él vendía por las calles. Se ha perdido ese texto, salvo una estrofa que termina con estos versos:

Mucho mejor es nadar entre el agua
que volar por los aires como pasto de cuervos:

Ned Teach,[50] de Bristol, así lo cantaba.

La expedición mantuvo atareado al

sistema judicial durante muchos años, mientras las diversas partes intentaban saldar cuentas los unos con los otros. El 12 de marzo de 1719, los prisioneros fueron juzgados en el Capitolio de Williamsburg y, con la salvedad de Samuel Odell, se los declaró culpables. Trece piratas fueron ejecutados: sus cuerpos pendieron de horcas instaladas a lo largo de la carretera de Hampton a Williamsburg. El último, Israel Hands, fue liberado justo antes de la ejecución, por la oportuna llegada de un barco que portaba una ampliación del indulto real, hecho que salvó asimismo la vida de William Howard. A partir de las pruebas recogidas por Maynard y Brand, Tobias Knight fue sometido a juicio en

Carolina del Norte, por haber actuado en connivencia con los piratas. A él se lo declaró no culpable, sobre todo por la estratagema de anular la validez del testimonio de los cuatro piratas negros que habían acompañado a Barbanegra; según alegó, «las leyes y costumbres de toda América» hacían que el testimonio de unos negros no tuviera «ni la más mínima validez contra ningún blanco, el que fuera». El gobernador Eden amenazó con denunciar a Brand por haber hollado sin la autorización debida las tierras de los lores propietarios de Carolina del Norte, y estuvo lidiando varios meses con Spotswood, tanto respecto de la legalidad de la invasión como de la propiedad del botín; pero su

empeño quedó en agua de borrajas. Edward Moseley y Maurice Moore irrumpieron en la casa de un oficial con la intención de hallar pruebas que vincularan a Eden con Barbanegra, en vano; eso les costó ser apresados, juzgados y condenados por sedición. Por su parte, Robert Maynard emprendió un pleito infructuoso contra Brand y Gordon, después de que los capitanes decidieran distribuir el dinero incautado a Spotswood entre toda la tripulación del *Lyme* y el *Pearl,* y no sólo entre los que habían combatido en Ocracoke. Al final, la mayoría de los marinos no recibió más de una libra por su parte en esa batalla.

En Charleston, los tribunales no sólo estuvieron muy ajetreados, sino sometidos a un asedio, literalmente. Los habitantes de la ciudad estaban descontentos con el destino de Stede Bonnet y los otros piratas que el coronel William Rhett había apresado en el cabo del Miedo. La mayoría de los colonos, no cabe duda, se sentía satisfecha de que al fin respondieran ante la justicia algunos responsables de los recientes bloqueos. Era un sentimiento particularmente poderoso entre los comerciantes y dueños de plantaciones, que habían perdido barcos y cargamentos en aquellos incidentes. Pero en Charleston había muchísimas

personas que respaldaban a los piratas, con una pasión muy superior a la de los habitantes de Carolina del Norte o Virginia. En este grupo se incluía un gran número de piratas indultados y antiguos contrabandistas de Nassau, así como sirvientes, marinos, negros libres y otros miembros de la abundantísima clase baja de Carolina del Sur. Estaban convencidos de que Bonnet era todo «un caballero, un hombre de honor, un hombre de fortuna que había gozado de una educación liberal». Los tripulantes de su barco eran ensalzados como héroes, hombres que no se arredraban a la hora de apoderarse de la riqueza de los más acaudalados o beber por la muerte del supuesto «rey» de Gran

Bretaña. Sin pararse en barras, exigían la libertad de todos los piratas.

Al igual que Woodes Rogers en Nassau, el gobernador Johnson no estaba nada seguro de poder mantener a los piratas encarcelados. Carolina del Sur acababa de salir de una importante guerra contra los indios, por lo que carecía de un número elevado de hombres. Charleston no disponía de cárcel, de modo que los piratas estaban encerrados en la Corte de Guardia, un edificio de dos plantas que se alzaba en la batería de Media Luna, una fortificación del muelle de la calle Bay. En los muros de madera de aquella estructura se abrían muchas ventanas, incrementando su inseguridad, pese a la

presencia de vigilantes armados. Como concesión al refinamiento de Bonnet —y para que no tramara nada en compañía de sus hombres—, Johnson hizo encerrar al capitán pirata en la casa de Nathaniel Partridge, jefe de la policía militar de la colonia; allí «se apostaban cada día centinelas, desde primera hora de la tarde» para impedir una posible fuga. Gracias a estas soluciones improvisadas, Johnson confiaba en retener a los piratas desde el 3 de octubre (cuando que se los encerró) hasta el 28 del mismo mes (cuando estaba previsto que se iniciara su juicio).

Sin embargo, en la noche del 24 de octubre de 1718, Bonnet escapó de la

casa del jefe de policía con la ayuda de Richard Tookerman, un comerciante que había logrado acumular una pequeña fortuna con el contrabando de productos de y a las Bahamas, cuando las islas estaban bajo el dominio pirata. Quizá el propio Partridge fuera cómplice de la huida, que se realizó, al parecer, sin que hubiera resistencia alguna; el policía fue despedido a los pocos días. Es curioso el hecho de que Bonnet huyó en compañía de David Herriot, un hombre que, obligado en su momento a incorporarse a las filas de los piratas, era muy probable que hubiese salido en libertad, ya que aquella misma mañana había prestado declaración en contra de los piratas, como testigo de la

declaración. Había sido trasladado de la Corte de Guardia a la casa del policía, justamente, como premio por su cooperación. A pesar de todo ello, Herriot eligió escapar amparado en la oscuridad, junto con Bonnet. Cuando sonó la voz de alarma, los hombres estaban a medio cruzar el puerto en la canoa de Tookerman, cuyos remos manejaban varios de sus esclavos indios y negros.

Al cabo de poco, Charleston vivió una oleada de desórdenes civiles. Los detalles de lo que se acabó denominando sencillamente «los Disturbios» no están claros, pero a partir de varias referencias al paso en documentos legales posteriores, parece

ser que una multitud armada sitió la Corte de Guardia con la intención de liberar a todos los demás piratas. «No podemos olvidar cuánto tiempo ha sufrido esta ciudad la penosa tarea de vigilar [a los piratas‡, ni qué Disturbios se han vivido recientemente, con el propósito de liberarlos»: así escribía el ayudante del fiscal general, Thomas Hepworth, unos días después. «Al parecer, corrimos el peligro de perder [la vida‡ en los Disturbios recientes, cuando, so proclama del honor de Carolina, [los rebeldes‡ amenazaron con reducir a cenizas la ciudad». El ataque, a juicio de Hepworth, «demuestra cuán necesario es que la ley se ejecute sobre ellos con la mayor

celeridad, para terror de los otros y para mayor seguridad de nuestras propias vidas». Los juicios comenzaron a celebrarse el 28 de octubre y, en la fecha de su conclusión, el 5 de noviembre, veintinueve de los treinta y tres prisioneros habían sido declarados culpables. Veintidós fueron ahorcados tres días más tarde, en White Point, una lengua de tierra pantanosa que emerge del extremo meridional de la península de Charleston.

Entretanto, mientras remaban hacia Carolina del Norte, Bonnet y Herriot se toparon con una tempestad que los obligó a tomar tierra en la isla de Sullivan, tan sólo a cuatro de millas de distancia al sur de Charleston. Allí, el 8

de noviembre, cayeron en otra emboscada dirigida por William Rhett. Hubo un breve intercambio de disparos, en cuyo transcurso Herriot falleció y dos esclavos resultaron heridos. Bonnet fue apresado de nuevo y, tras conducirlo a Charleston, se lo declaró culpable de piratería el 12 de noviembre. Por una extraña coincidencia, el presidente del tribunal era Nicholas Trott, sobrino y tocayo del malhadado gobernador de las Bahamas que había ayudado a liberar a Henry Avery. Si Bonnet tenía la esperanza de que el sobrino de Trott mostrara más indulgencia por ello, sufrió una clara decepción: «De aquí irá usted al lugar de ejecución —le dijo el magistrado Trott—, donde colgará hasta

que muera».

Se cuenta que Bonnet hizo tales aspavientos patéticos al escuchar esta sentencia, que varios ciudadanos de Charleston —en su mayoría, mujeres— rogaron al gobernador que le perdonara la vida. Según el autor de la *Historia general de los piratas*, el gobernador también recibió la visita de «algunos de los amigos de Bonnet», con una propuesta de enviar al caballero pirata a Inglaterra, «para que su caso sea visto por Su Majestad». Se dice que el coronel Rhett se ofreció a viajar con Bonnet y recaudar los fondos precisos para costear el viaje. Estas y otras intervenciones movieron a Johnson a retrasar la muerte de Bonnet hasta en

siete ocasiones, según informó posteriormente el londinense *Original Weekly Journal*, creando una situación que enfadó en tal grado a los comerciantes de la ciudad, que se dirigieron al gobernador «en multitud» para exigir «la inmediata ejecución del condenado». Bonnet, que temía que su última hora se aproximaba sin remedio, escribió una carta lastimera al gobernador, en la que le rogaba que «me contemple con sentimientos de piedad y compasión» y «me considere posible objeto de su merced». Añadió: «[Conviérta‡me en humilde servidor de su honorable y este gobierno y... recibirá la buena voluntad de mis amigos, atados a usted por mi buena conducta y mi

constante obediencia a sus órdenes».

El gobernador no se inmutó. El 10 de diciembre de 1718, el comandante Stede Bonnet murió en la horca de White Point.

Las noticias de los «Disturbios» y la ejecución de los hombres de Bonnet se desplazaron con rapidez hasta Nassau y convencieron a Woodes Rogers y su consejo de gobierno de que era necesario actuar prontamente contra los diez piratas que tenían encerrados a bordo del *Delicia*.

Sin embargo, Rogers estaba en una situación más vulnerable que el gobernador Johnson. Hasta su llegada,

las Bahamas habían sido el epicentro de la piratería del Atlántico y, a pesar de la marcha de muchos de ellos, los piratas y sus adeptos seguían representando el grueso de la población de Nueva Providencia. A finales de noviembre de 1718, Rogers apenas contaba con los hombres necesarios para mantener la custodia de los diez prisioneros, no digamos ya para defender la colonia frente a Vane o una flota de invasión española. Su Compañía Independiente había quedado muy mermada por las enfermedades que, entre otros, habían causado la muerte de su médico. De los cuatro barcos que había traído consigo, tres habían desaparecido: el *Buck*, de diez cañones, había sido robado por los

piratas; el *Willing Mind*, de veinte, se perdió en un banco de arena; y el *Samuel*, de dieciséis, iba rumbo a Londres, para obtener más tropas y suministros. Lo único que se interponía entre Rogers y sus enemigos era el *Delicia*, un fuerte arruinado (y sin la dotación necesaria) y la influencia de Hornigold, Cockram y Josiah Burgess. Había llegado la hora de poner a prueba quién era más fuerte en la isla, si Rogers o los partidarios de los piratas.

El 9 de diciembre, los prisioneros fueron trasladados al fuerte y escoltados hasta un calabozo en el que se efectuaría el juicio. Robert Beauchamp,

comandante de la Compañía Independiente, puso a sus sesenta soldados supervivientes a vigilar los accesos, antes de adentrarse en la fortificación. Allí se sentó con Rogers; el presidente del tribunal, William Fairfax; y otros cinco hombres que Rogers había nombrado como magistrados, incluidos el ex capitán pirata Burgess, a la sazón reformado y oficial del ejército; y Thomas Walker, quien sin duda veía como una ocasión para felicitarse el hecho de que al fin se celebrara un juicio contra los piratas de las Bahamas. Este proceso duró dos días, durante los cuales numerosos testigos dieron fe de la culpa de nueve de los piratas. El décimo, John Hipps,

resultó ser un hombre forzado a la piratería, por lo que fue absuelto. En cuanto a los demás —incluido William Cunningham, el antiguo artillero de Barbanegra—, fueron sentenciados a morir en la horca, a los dos días de la promulgación del fallo. Unos cuantos hombres pidieron a Rogers que pospusiera la ejecución, pero el gobernador se negó. Según los documentos del proceso: «El gobernador replicó que, desde el momento en que habían sido apresados... debían haberse hecho a la idea de que estaban condenados».

En la mañana del 12 de diciembre, una multitud de trescientas personas se congregó en la base de la muralla

nororiental del fuerte, una ribera arenosa en la cual se había erigido la horca, frente a la orilla del agua. Entre los asistentes predominaban, de forma casi exclusiva, los antiguos piratas, quizá con el propósito de interrumpir el proceso. «Como espectadores de la tragedia, eran muy pocos los que eran adeptos al gobernador —afirmaba el documento oficial— y mayoría los que últimamente habían sufrido el mismo destino.» A las diez de la mañana, los nueve prisioneros fueron desencadenados de su celda improvisada por el jefe de la policía militar y conducidos, bajo una estrecha vigilancia, a lo alto de la muralla. El comportamiento de la muchedumbre fue desigual. Algunos vitorearon a sus

antiguos compañeros; otros contemplaban con prevención el pesado cañón que los apuntaba desde el muro y los cien soldados, marinos y oficiales armados que se habían apostado en el lugar y en torno del perímetro de la horca. En lo alto de la muralla, la mayoría de los prisioneros parecían sentirse intimidados, incluido el líder del grupo, John Augur, quien vestía ropas mugrientas y haraposas y no se había ni lavado ni afeitado. Por comparación, Dennis McCarthy (de veintiocho años) y Thomas Morris (de veintidós) vestían ropas llamativas, con largas cintas rojas y azules que pendían como adorno de sus muñecas, cuellos, rodillas y cráneos. Morris estaba de

buen humor y sonreía con frecuencia. McCarthy contemplaba a la multitud con alborozo, antes de gritar que «en otro tiempo, [él sabía de‡ muchos valientes compañeros de la isla que no habrían tolerado que fueran a matarlo como a un perro». Luego, de una patada, arrojó los zapatos sobre la turba, añadiendo que «no pocos amigos le habían prometido que moriría con las botas puestas, pero él los iba a dejar por mentirosos». Aunque la muchedumbre se agitó, nadie intentó asaltar el fuerte ni su poderosa vigilancia. A petición de los prisioneros, el párroco hugonote de la isla dio lectura a varias oraciones y varios salmos, «que corearon todos los presentes». Cuando el sacerdote

concluyó, el jefe de la policía trasladó a los prisioneros, uno a uno: los hizo saltar la muralla y bajar por una escalera hasta la horca. Thomas Morris se paró en lo alto de la escalera para bromear: «El gobernador no es malo... ¡pero sí un poco severo!». Cerca de los peldaños finales, nueve sogas colgaban sobre una sola tarima de madera, apoyada en alto sobre tres grandes toneles. Los prisioneros fueron conducidos a sus dogales respectivos, «donde el verdugo ató los cabos con tanta destreza como si hubiera sido empleado de Tybourne», el punto de ejecución más famoso de Londres, según decía el documento oficial. Con las manos atadas detrás de la espalda y la

soga en su lugar, se concedió a los prisioneros cuarenta y cinco minutos para decir sus últimas palabras, beber sus últimas copas de vino y cantar los últimos salmos ante la bulliciosa y agitada multitud.

La mayoría de los prisioneros bebió para aliviar en lo posible el miedo, particularmente William Lewis, un antiguo boxeador profesional que lanzaba brindis por todos los presentes, tanto los espectadores como sus compañeros de ejecución. Cuando Lewis pidió más vino, un cautivo enfurecido, William Ling, le reprochó que «en [este‡ momento, más les convendría beber agua». William Dowling, un irlandés de veinticuatro

años, se emborrachó hasta el extremo de que «su comportamiento sobre la tarima fue muy laxo». McCarthy y Morris no dejaron de arengar a la masa, a la que animaban a asaltar las horcas. Según la *Historia general de los piratas*, Morris comenzó a «tildar [a los espectadores‡ de pusilánimes y cobardes, como si fuera un acto de deshonor el hecho de no alzarse en armas para liberarlos de la ignominiosa muerte que estaban a punto de padecer». Algunos de «sus antiguos compinches» y compañeros de la isla dieron un paso adelante y «se acercaron hasta el pie de las horcas, lo máximo que los autorizó a moverse el jefe de la policía», cuenta la nota oficial; «pero su voluntad se vio doblegada por el

despliegue de fuerza y al cabo no emprendieron ninguna acción».

Pasado este momento delicado, Rogers se adelantó para anunciar que, en ese último instante, concedía un indulto al joven George Rounsivell, porque, según explicó más tarde, «he sabido que es hijo de unos padres bondadosos y leales en Weymouth», en la Dorset natal del propio Rogers. El afortunado fue desatado y se le hizo bajar de la tarima. Los policías agarraron entonces los cabos atados a los toneles que sostenían el enmaderado y aguardaron a que Rogers diera la señal. Morris aún encontró tiempo para aullar que «lamentaba no haber representado una plaga mayor para las islas, cuando había

estado en su mano».

Rogers dio la señal convenida, los guardias tiraron de los cabos y, en palabras del documento oficial, «la tarima saltó al suelo y los ocho cayeron». Cuando vio que los ocho cadáveres colgaban de las horcas respectivas ante las plácidas y azules aguas del puerto de Nassau, el gobernador supo que, por fin, había ganado la partida.

De hecho, Rogers se apercibió luego de que las ocho ejecuciones habían asestado un golpe letal a los piratas y partidarios que deseaban derrocar su gobierno. Pasada la Navidad, varios habitantes descontentos mantuvieron un encuentro secreto para organizar una

conspiración que matara a Rogers y sus oficiales «y entregase el fuerte para mayor provecho de los piratas». Pero la mayoría de la opinión general estaba en contra de los conspiradores. Alguien que estaba al tanto de la trama pasó la advertencia a Rogers, quien hizo apresar a tres de los cabecillas «y castigarlos... con azotes severos». Aún no se habían apagado los ecos de las ejecuciones y el golpe había obtenido un apoyo tan escaso, que Rogers decidió que los nuevos prisioneros no estaban en disposición de causarle ningún daño real. «Los liberaré —escribió al ministerio de Exteriores británico, unas semanas más tarde— y reforzaré la vigilancia» en el futuro.

El frente local estaba controlado, pero Rogers se enfrentaba todavía a otras amenazas. No podía bajar la guardia ni con respecto a los españoles ni con Charles Vane y el puñado de piratas que seguían actuando en las Bahamas y sus alrededores.

Cuando Vane zarpó de Ocracoke a mediados de octubre de 1718, es probable que se sintiera decepcionado. No había logrado convencer a Barbanegra de que unieran las fuerzas para asaltar Nassau y, por su parte, su bergantín de doce cañones no transportaba más que a noventa hombres. A partir de lo que le habían

transmitido sus espías, incluso las mermadas fuerzas de Rogers en Nassau serían capaces de resistir al ataque de un grupo tan menguado. Si quería expulsar al gobernador y restaurar la república pirata, debería esperar a haber acumulado un potencial mayor o, quizá, confiar en que los españoles invadirían una vez más la isla, destruirían su gobierno y luego la abandonarían. Por ahora, tendría que contentarse con objetivos menores, más a su alcance. La isla de Harbor también era demasiado resistente para él, dado que sus fortificaciones estaban bien conservadas y dotadas de hombres por Richard Thompson y los Cockram. Sin embargo, la aldea agrícola de la vecina

Eleuteria era otra cuestión. En toda la isla, de unos 50.000 kilómetros cuadrados, sólo vivían familias capaces de congregar entre todas un ejército de setenta hombres. Así, Vane propuso saquear Eleuteria, obtener víveres y bebidas y luego dirigirse hacia el sur, a la Hispaniola, de población dispersa, para establecer allí su propio campamento pirata y aguardar a ver qué acontecimientos se desarrollaban en las vecinas Bahamas. La compañía, que incluía como segundo a «Calicó Jack» Rackham y de primer oficial a Robert Deal, aceptó la idea.

La incursión de Eleuteria fue un éxito. Los piratas desembarcaron en la isla y privaron a los habitantes de su licor y

todos los animales que podían transportar. El bergantín se marchó al poco de llegar, pero con las cubiertas rebosantes de cerdos, cabras, ovejas y aves de corral, anticipo de unos cuantos banquetes. El 23 de octubre, mientras se encaminaban hacia el sur a través de las Bahamas, apresaron dos embarcaciones: un balandro pequeño y el bergantín *Endeavor*, de cuarenta toneladas y establecido en Salem, que regresaba a su puerto desde Kingston. «Vane... se abalanzó sobre [nosotros‡, izó la bandera negra y disparó contra la nave», según declaró más tarde el capitán del *Endeavor*, John Shattock. «[Nos‡ ordenó que bajáramos un bote y remásemos hasta subir a bordo de su

barco, y así lo hicimos». Al parecer, sin embargo, la tripulación de Shattock no remaba con la suficiente rapidez, porque los piratas comenzaron a chillar que «los abatirían con una lluvia de balas como no se apresurasen de una vez». Los piratas retuvieron a los hombres de Shattock durante dos días, golpeando y vejando a su capitán mientras saqueaban el *Endeavor* y se llevaban su cargamento de pólvora, sal y aceite de ballena. Cuando Shattock se quejó del mal trato recibido, Robert Deal replicó: «Maldita sea, perro sarnoso, ¡dinos entonces dónde has escondido el dinero! Como nos hayas mentido, lo vais a pasar muy mal, tú y tu barco». El capitán, aterrado, les dijo lo que exigían saber y,

el día 25, se le permitió regresar al *Endeavor* y alejarse con él. Por el contrario, Vane se quedó el balandro y viajó con él hasta la Hispaniola.

Durante el trayecto, los piratas «festejaron a conciencia» su victoria, bebieron cuanto quisieron y se atiborraron de la jugosa carne de los animales de granja recién sacrificados. Quizá de resultas de tales excesos, no consiguieron apresar ninguna embarcación durante casi todo el mes. Cuando dieron muerte a las últimas gallinas y agotaron las últimas reservas de los toneles de vino, la moral de los piratas comenzó a decaer. A fin de cuentas, habían renunciado al indulto con la esperanza de vivir con alegría y

dinero de sobra y de acosar y castigar a los soldados del rey de Hanóver; pero ahora se encontraban sobrios, aburridos y extraordinariamente insatisfechos.

El mal humor se desvaneció el 23 de noviembre, cuando los vigías avistaron, en la dirección del viento, un gran barco con aparejo de fragata. Vane dio órdenes para que el bergantín y el balandro se aproximaran e izó la temida bandera negra en su mástil, con la confianza de que, como si todos los barcos anteriores, éste también se rindiera. Pero como respuesta, la fragata enarboló una bandera blanca tachonada de minúsculas flores de lis de color dorado: el pabellón de la Marina francesa. De las portillas del buque de

guerra, que habían pasado inadvertidas hasta entonces, emergió una serie de cañones rugientes que arrojó una andanada cerrada contra el bergantín de Vane. Sin embargo, al haber ocultado sus cañones hasta el último minuto, ocurrió que los artilleros franceses no consiguieron apuntar adecuadamente; algo debió de pasar, cuando esa primera andanada por sorpresa no causó apenas daños en el bergantín pirata.

Vane no era de los que evitaban el combate, pero vio que disponía de menos cañones que su oponente, por lo que dio orden a sus barcos de virar y huir a favor del viento. Para su sorpresa, la fragata francesa aparejó el velamen y los siguió. Según recordó más tarde un

cautivo, «los piratas discutieron entre sí» al respecto de cómo proceder a continuación. Vane era partidario de huir, pero Jack Rackham y buena parte de la tripulación querían combatir contra el buque de guerra, al considerar «que aunque contaba con más cañones y más peso de metal, podrían abordarlo y los mejores de entre los chicos alcanzarían la victoria». Vane respondió que «era demasiado apresurado, una empresa casi desesperada, porque el buque de guerra parecía duplicar sus fuerzas [veinticuatro cañones‡ y pudiera darse que el bergantín resultara hundido antes incluso de que consiguieran abordar [al enemigo‡». Una quincena de piratas, como Deal, se mostraron de acuerdo con

la reflexión; pero los otros setenta y cinco eran favorables a los deseos de Rackham. Como se negaba a embarcarse en lo que le parecía sería una misión suicida, Vane sacó a relucir sus privilegios y obligó a los piratas a retirarse: como capitán, ostentaba el mando absoluto en todo lo referido a «luchar, perseguir o ser perseguido». La compañía se sintió ultrajada, pero respetó los artículos que había firmado y acató las órdenes: tensó las velas y dejó a la fragata francesa a la estela.

El incidente costó muy caro a Vane. Al día siguiente, los piratas ya no estaban en situación de peligro ni, por lo tanto, obligados a acatar órdenes. Jack Rackham, vestido con sus estampados

multicolor de origen indio, convocó una asamblea para someter al capitán a una moción de confianza. «Se aprobó una resolución contraria al honor y la dignidad [de Vane‡ —según escribió, unos años más tarde, el autor de la *Historia general de los piratas*—, en la que lo llamaban por el nombre de cobarde, lo privaban del mando y lo expulsaban del grupo con la tacha de infamia». Vane, Deal y quince piratas leales a ellos fueron abandonados en el balandro que habían capturado frente a Liga Islámica, con algunas provisiones y un poco de munición. Rackham, a quien los piratas habían escogido como su nuevo capitán, se alejó a bordo del bergantín, con rumbo a Jamaica. Vane ya

no contaba.

Después de todas sus bravuconadas —desafiar a la Royal Navy, bloquear ciudades, situar a colonias enteras en un estado de terror—, la carrera pirata de Vane concluyó entre lloriqueos.

Reducido a un balandro menor, la compañía de quince hombres y uno o dos cañones, Vane ya no estaba en posición de amenazar a los gobiernos de Su Majestad. Pero aun así, intentó reponerse. Navegaron hacia el sur, hacia las costas selváticas de la bahía de Honduras. Deal y él hicieron cuanto estaba a su alcance para transformar el lastimoso barco en una nave de ataque,

montando el cañón, arrojando lastre y modificando los aparejos. A finales de noviembre, se entretuvieron varios días frente a la costa noroccidental de Jamaica, donde apresaron dos piraguas y un balandro y convencieron de unirse a la banda a casi todos sus tripulantes. Deal asumió el mando del segundo balandro y los piratas continuaron hacia el sur. El 16 de diciembre anclaron en la bahía de Honduras, donde sorprendieron a dos barcos mercantes, no muy grandes, que retuvieron para que contribuyeran al carenado de sus naves. Unos días más tarde, Vane logró la que sería su última captura: el *Prince*, una balandra de cuarenta toneladas, de Kittery (Maine), gobernada por el capitán Thomas

Walden. Con los hombres distribuidos entre cinco barcos, Vane abrió camino hacia su destino final: las islas de la Bahía, a unas cuarenta millas de la costa de Honduras.

Las islas de la Bahía eran un refugio perfecto para un capitán pirata en proceso de reorganización. Habían servido como lugar de repliegue para varias generaciones de filibusteros, de Henry Morgan a John Coxon. Como paraje exuberante, montañoso y fuera de las rutas habituales, las islas contaban con todo lo que podían necesitar los hombres de Vane: manantiales de agua fresca, fondeaderos recogidos, madera, caza y arrecifes de coral con abundancia de pesca, situados tan cerca de la costa,

que prácticamente se podía ir a pie. Vane dispuso el campamento en Guanaja, que disponía de un fondeadero en la orilla meridional, con no menos de siete accesos, entre arrecifes cortantes y bancos de arena. Aquí, desde finales de diciembre a principios de febrero, Vane limpió sus barcos, charló con los hombres y se hartó de comer pescado, cangrejos y carne salada en las playas de la isla. Al finalizar este interludio pacífico, Vane y Deal cargaron sus respectivos balandros y zarparon con rumbo a la Tierra Firme española; sin duda, con la esperanza de doblegar alguna «nave poderosa» que los devolviera a la cresta de la ola.

A los pocos días de hallarse en el mar,

los piratas fueron superados por un violento huracán. Vane y Deal se perdieron de vista entre la mar arbolada y los vientos aulladores y, tras ser castigado durante dos días, el balandro de Vane embarrancó en una pequeña isla deshabitada de la bahía de Honduras. El barco quedó hecho trizas y, en el choque, el capitán perdió a la mayoría de sus hombres y todos los alimentos y pertrechos del barco. Vane sobrevivió, pero «reducido a una gran penuria, por la falta de todo lo necesario». Vivió como un náufrago durante varias semanas, gracias a la caridad de algunos cazadores de tortugas que, en sus diversas visitas a la isla —venidos del continente en simples esquifes—, le

regalaban algo de carne. Los tortugueros debieron de causarle una impresión muy negativa, sin embargo, porque prefirió permanecer en la isla, antes que acompañarlos a sus campamentos de la selva. Vane sabía que algún mercante inglés acabaría presentándose en la isla, buscando ora agua, ora leña, y confiaba en que éste lo devolviera a la civilización.

Hacia finales de invierno o principios de la primavera de 1719, su cálculo se vio confirmado: un barco de Jamaica echó el ancla frente a la isla. Vane los saludó y se sorprendió al comprobar que su capitán era un antiguo amigo, un bucanero retirado que respondía al nombre de Holford. Pero Holford

conocía bien la reputación de su ex compañero y se negó a subirlo a bordo: «Charles —se cuenta que le dijo al lastimoso pirata—, no puedo confiar en ti. No te permitiré subir a mi barco si no es en condición de prisionero. [De otra manera, me temo que‡ te encontraré conspirando con mis hombres [para‡ asestarme un golpe en la cabeza y largarte con mi barco a perpetrar tus piraterías». Dejó a Vane en la costa, diciéndole que pensaba regresar al cabo de un mes, aproximadamente, con un cargamento de palo campeche. Y le juró: «Si te encuentro en la isla cuando vuelva, te llevaré a Jamaica para que te cuelguen».

Por fortuna para Vane, antes de que

expirase el período, otro barco recaló en la isla para recoger agua; una embarcación cuyo capitán y cuya tripulación no lo conocían. Con ansia de abandonar aquel lugar, Vane dio un nombre falso y firmó como marino para el resto del viaje.

No obstante, Holford hizo escala en el fondeadero poco después, y el capitán del barco en el que trabajaba Vane a la sazón lo invitó a comer. Mientras bajaba de la cubierta a la cabina del capitán, Holford echó un vistazo a la bodega y, sin esperárselo, vio al propio Vane en faena de marinero. Se marchó directo al capitán, que era un amigo, y le reveló todo lo relativo a la verdadera identidad y pésima reputación de náufrago.

Holford, cuyo rumbo lo devolvía precisamente a Jamaica, se ofreció para conducirlo ante la justicia. Vane se encontró de pronto apuntado por un arma, mientras los hombres de Holford le calzaban los grilletes. La tripulación de un modesto barco mercante había capturado al pirata más famoso de las Américas.

Al cabo de una o dos semanas, Vane se hallaba en Jamaica, como preso del rey a quien tanto despreciaba. Por razones que no están claras, se le permitió pudrirse en la cárcel durante la mayor parte del año, hasta que finalmente fue juzgado en la capital de la colonia, Spanish Town, el 22 de marzo de 1720. Vane era consciente de que no cabía

hacerse ilusiones con respecto al veredicto. Numerosos testigos declararon en su contra: capitanes, marinos y pasajeros de los varios barcos que había apresado, e incluso Vincent Pearse, del HMS *Phoenix*, quien relató la manera en la que Vane hacía mofa del indulto del rey. Cuando le llegó la hora de presentar su defensa, Vane no hizo preguntas ni se molestó en llamar a ningún testigo. Su carrera de pirata había comenzado a bordo de uno de los buques corsarios de lord Hamilton. Ahora era el sucesor de Hamilton, el gobernador Nicholas Lawes, el que pronunció lo que denominó como «la sentencia habitual»: que fuera «colgado por el cuello hasta morir, y que Dios se

apiade de su alma».

El miércoles 29 de marzo de 1720, Charles Vane murió ahorcado en Port Royal. El gobernador Lawes hizo cortar su cuerpo a pedazos, que se llevaron hasta cayo Gun, en la entrada del puerto, donde se exhibieron colgados en un mástil mediante cadenas, para que no pasaran por alto a ningún marino. Con el transcurso de los meses y los años que siguieron, pudieron ver cómo aquella aparición desaparecía, trozo a trozo, mordida y comida por los pájaros, los insectos y los elementos, hasta que lo único que perduró de Vane —y de la Edad de Oro de la piratería— fueron las leyendas e historias que se contaban junto a los fuegos de las tabernas o en

las hamacas de las cubiertas interiores de un millar de barcos miserables y chirriantes.

Epílogo
El fin de la piratería

1720-1732

Con la ejecución de los piratas en Nassau, en diciembre de 1718, Woodes Rogers ya no temía que un golpe pudiera derrocar su gobierno; pero la amenaza

española sí seguía en pie. Durante el invierno de 1718-1719, hizo cuanto estuvo en sus manos para dejar la depauperada colonia en una buena situación defensiva: apremiaba a sus indolentes súbditos para que apuntalasen el fuerte de Nassau; mandaba solicitudes de refuerzos; y mendigaba, sin ningún éxito, el apoyo naval del comodoro Chamberlaine, comandante de la escuadra de Jamaica. En marzo de 1719 recibió la noticia oficial de que Gran Bretaña y España estaban otra vez en guerra[51‡] y, sin demora, repartió patentes de corso a muchos antiguos piratas de las Bahamas, la mayoría de los cuales ansiaba regresar a su antigua forma de vida. Cuando al poco tiempo

su gobierno se quedó sin fondos, Rogers pagó, alimentó y aprovisionó a los marinos y soldados de la colonia con dinero de su propio bolsillo, con la esperanza de que sus colegas de inversión o la Corona se lo reembolsarían. Pese a aquellos esfuerzos, Rogers era consciente de que las Bahamas no estaban en absoluto preparadas para repeler una tentativa de invasión seria.

Una flota española zarpó de Cuba en mayo de 1719, con entre tres mil y cuatro mil soldados. De haber lanzado un ataque contra Nueva Providencia, según se había planeado, sin duda habrían echado por tierra las miserables defensas de la isla. No obstante, de

camino, el comandante español recibió la noticia de que los franceses —que en aquel conflicto participaban como aliados de los ingleses— habían apresado en Pensacola una fortaleza muy importante por su situación estratégica. Por consiguiente, la flota dio la vuelta y navegó hacia aquella colonia, en la costa del golfo de Florida, regalándoles a las Bahamas otros nueve meses de tranquilidad.

Rogers siguió ejerciendo presión y azuzando a la ciudadanía de Nassau, «extremadamente perezosa», para que terminase el fuerte. Al haberse visto la invasión tan cerca, todo el mundo empezó arrimando el hombro; pero ello no duró más que un par de semanas y

luego la mayoría dejó vacíos sus puestos de trabajo, abandonando a Rogers con «unos pocos de los mejores hombres..., los negros y mis propios hombres». Puesto que aún no recibía ninguna ayuda económica de la Corona, siguió comprando a crédito los avituallamientos imprescindibles para la guerra: a finales de 1719, por valor acumulado de veinte mil libras esterlinas, y una buena parte de ello a su nombre, más que a cuenta de su grupo inversor. Muchos proveedores empezaron a cortarle el suministro por falta de pago. «No tengo noticias de que se me estén pagando las cuentas en casa, por lo que me veo obligado a incurrir en grandes deudas», alertó a los

funcionarios del Consejo de Comercio y Plantaciones a principios de 1720. «Tengo que [seguir haciéndolo de este modo‡ o... nos moriremos de hambre o seremos presa fácil de los españoles.» Su carta quedó sin respuesta, como todas las que había ido enviando. En realidad, llevaba sin oír una sola palabra del gobierno central durante casi todo el año. Con la derrota de los piratas, parecía que la administración del rey Jorge se había olvidado de que existían las Bahamas. Rogers tampoco había conseguido mucho apoyo de parte de la armada, cuyos capitanes, a decir del propio Rogers, mostraban «muy poco respeto por aquella joven colonia». Durante su primer año en el

puesto de la gobernación, solamente acudieron a Nassau dos buques de guerra: uno, para entregar un correo oficial; el otro fue el «*Rose*» del capitán Whitney, al que unas difíciles condiciones de navegación obligaron a fondear allí, para proveerse de agua fresca. Whitney dejó caer, no sin desprecio, que «observé una insatisfacción general [en‡ el gobernador». Rogers todavía se «quejaba por la falta de ayudas, una situación que me temo se mantendrá así [para él y sus compañeros inversionistas‡ hasta que hayan redimido sus cuentas... en toda América».

Aun así, cuando la flota invasora de

los españoles apareció frente a la costa de Nassau el 24 de febrero de 1720, Rogers pudo plantarles cara desde un fuerte de cincuenta cañones, la batería oriental de diez cañones, el *Delicia*, cien soldados y quinientos milicianos armados. Por suerte, la fragata de sexta clase HMS *Flamborough* (con veinticuatro cañones) estaba en Nassau en aquel momento, pese a que Rogers había tenido que intimidar a su desagradable capitán, John Hildesley, para que se quedase y defendiera la isla. Los españoles, por el contrario, llevaban tres fragatas de cuarenta, veintiséis y veintidós cañones, un bergantín de doce cañones, ocho balandras armadas y una fuerza invasora

de 1.300 hombres. Las defensas de Rogers disuadieron a los españoles de lanzar un ataque frontal contra el puerto. En lugar de aquello, desembarcaron en la parte posterior de la isla de Hog y, en medio de la noche, intentaron cruzar el estrecho canal oriental en botes pequeños. De algún modo, dos heroicos centinelas —los dos, esclavos negros liberados— consiguieron disparar suficientes veces con sus mosquetes como para amedrentar a los españoles y hacer que se batieran en retirada. Se trata de un suceso un tanto irónico, pues fueron dos hombres que probablemente habían sido esclavos quienes salvaron a Rogers... un traficante de esclavos profesional.

Las Bahamas quedaron a salvo, pero el esfuerzo agotó los recursos tanto físicos como financieros de Rogers. El gobierno del Imperio británico seguía haciendo caso omiso de sus cartas, los comerciantes le negaban el crédito y la economía de su colonia seguía paralizada por falta de colonos productivos. Rogers se hallaba en un estado de salud tan frágil, que estuvo a punto de morir en dos ocasiones. En noviembre de 1721 marchó a Carolina del Sur, donde pasó seis semanas con la esperanza de que el descanso en un clima más fresco y en los alrededores de Charleston, más elegantes, le devolverían la salud. Pero contrariamente a sus esperanzas, se

encontró con una ciudad en plena agitación política y, mientras estuvo allí, fue herido en un duelo con el capitán Hildesley, del HMS *Flamborough*, por «disputas que tuvieron en [Nueva‡ Providencia». Mandó un último pliego de cartas a Londres antes de regresar a Nassau, suplicando apoyo e instrucciones. Aquéllas, como muchas otras antes que aquéllas, se quedaron sin respuesta.

A mitad de invierno, Rogers ya no lo podía soportar más. «Ya no puedo resistir más tiempo en la situación en la que me han dejado desde que llegué aquí —escribió al Consejo de Comercio el 23 de febrero de 1722—. No me quedan más satisfacciones en este lugar

abandonado y [en mi‡ condición, [salvo‡ cumplir con mi deber hacia Su Majestad y hacia mi país, aun corriendo el riesgo de arruinarme por completo». Rogers dejó la colonia en manos de William Fairfax y navegó hacia Inglaterra al cabo de un mes, con la esperanza de que las reuniones cara a cara demostrasen ser más productivas que su correspondencia. Llegó a Londres en agosto y se enteró de que el rey Jorge lo había despedido y había otro gobernador en camino hacia Nassau. Peor todavía fue saber que sus compañeros inversores habían liquidado la Sociedad de Comercio y Colonización de las islas Bahamas, sin tener en cuenta las seis mil libras que

Rogers había avanzado personalmente en su nombre. Así pues, Rogers volvía a estar en la ruina. Sus acreedores se le echaron encima y, al poco tiempo, se vio encarcelado por efecto de las deudas. El hombre que había apresado un galeón de Manila, había dispersado a los piratas del Caribe y había logrado defender con éxito un emplazamiento estratégico en situación crítica —frente a una fuerza invasora que doblaba sus números— fue abandonado tras las rejas de la cárcel.

Muchos de los que fueran piratas se convirtieron en corsarios durante el transcurso de la guerra de la Cuádruple Alianza, con diferentes grados de éxito.

«Benjamin» Hornigold, fundador de la república de los piratas, obtuvo la patente de manos de Rogers y navegó contra los piratas españoles desde el familiar refugio del puerto de Nassau. En la primavera de 1719, mientras merodeaba en los alrededores de La Habana, su nave cayó presa de un barco y un bergantín españoles; acabó muriendo en el combate, o quizá en una prisión cubana, porque sus colegas de las Bahamas ya no le volvieron a ver. Josiah Burgess, el que antaño fuera el tercer pirata más poderoso de Nassau, sirvió a Rogers como segundo de la Compañía Independiente, como juez del tribunal del vicealmirantazgo y como corsario. En esta última función, su

barco embarrancó cerca de Ábaco; Burgess se ahogó, junto con George Rounsivell, el joven al que Rogers había perdonado en la misma horca, que se había echado al agua de nuevo para intentar rescatarlo.

Henry Jennings y Leigh Ashworth actuaron como corsarios desde Jamaica. Jennings tuvo bastante éxito, puesto que llegó a Nueva York en octubre de 1719, en su fiel *Barsheba*, con dos bergantines y una balandra que les había quitado a los españoles en Veracruz. Jennings sobrevivió a la guerra y se reincorporó a una respetable vida de comerciante con base en las Bermudas. En 1745, durante la guerra de Sucesión austríaca, su balandra fue apresada en las Antillas;

la cárcel pudo haber resultado fatal para un hombre que ya había sobrepasado los sesenta. El destino de Ashworth no está muy claro, aunque sabemos que en mayo de 1719 volvía a moverse en la frontera que separa las actividades corsarias y la piratería, al atacar uno de los corsarios de Rogers y secuestrar, en aguas cubanas, a uno de los hijos de Thomas Walker.

Otros traspasaron la línea del todo, y nadie de un modo más infame que el antiguo segundo de Vane, «Calicó Jack» Rackham.

Rackham no pecaba de falta de valor, pero quizá sí de sentido común. Tras

abandonar a Vane en noviembre de 1718, convenció a su banda para navegar por las aguas jamaicanas, una zona particularmente peligrosa, puesto que en la isla se encontraba la flota antillana de la Royal Navy, además de un gran número de buques mercantes armados. El riesgo traía sus recompensas, claro está. El 11 de diciembre, los piratas salieron a la caza del mercante *Kingston* y lo abordaron tan cerca de Port Royal que las gentes de la ciudad vieron el ataque. Resultó que la nave llevaba un cargamento por valor de veinte mil libras esterlinas, la mayoría en forma de un gran paquete de relojes de oro, ocultos entre el bulto del cargamento. Sus propietarios

jamaicanos no iban a permitir que semejante robo descarado se saliera con bien. Aunque en el puerto no había buques de guerra, con el consentimiento del gobernador, los dueños equiparon un par de naves corsarias para recuperar su barco.

A los tres meses, a principios de febrero de 1719, los corsarios encontraron al fin el *Kingston* en la isla de los Pinos, al sur de Cuba. El bergantín de Rackham estaba fondeado al lado, pero casi toda la tripulación había bajado a tierra y dormía la mona bajo las velas del bergantín, que habían pasado a ser tiendas y toldos improvisados. Al ser tomados por sorpresa y sin las condiciones mínimas

para defenderse, los hombres de Rackham huyeron al bosque, donde se ocultaron hasta que los corsarios partieron con el *Kingston* y casi todo su cargamento. Rackham y su tripulación se quedaron allí con dos botes, una canoa y unas pocas armas, veinte relojes de plata y varios fardos bastante voluminosos de medias de seda y sombreros. Tras ponerse sus mejores galas, los piratas no se ponían de acuerdo con respecto al modo de proceder. Se habían enterado, por mediación de sus prisioneros, de que el rey Jorge había extendido su perdón (la misma ampliación que permitió a algunos de los hombres de Barbanegra escapar de la horca en Virginia).

Rackham y seis de sus hombres decidieron aceptar el indulto en Nassau, donde tal vez afirmarían que Vane los había obligado a retomar la piratería. Se fueron en uno de los botes y rodearon el extremo oriental de Cuba, capturando de paso algunas chalupas españolas.

Rackham llegó a Nassau mediado el mes de mayo de 1719 y convenció a Rogers para que perdonase a sus hombres. Vivieron en Nassau durante un tiempo, intentando vender sus relojes y las medias y bebiendo en las tabernas y los burdeles que aún quedaban por allí. (Es de suponer que Rogers, que seguía distribuyendo folletos de la religión protestante entre los antiguos piratas, había puesto punto y final a algunos de

los excesos morales de Nassau.) Cuando se les terminó el dinero, los amigos de Rackham se enrolaron en barcos corsarios o mercantes. Rackham, que por ser el capitán contaba con doble participación del botín, fue el que más tiempo duró en la isla. Por aquella época, trabó amistad con una de las prostitutas de peor fama de Nueva Providencia, Anne Bonny, esposa de James Bonny, un pirata del montón que había pasado a ser uno de los informadores de Rogers. Rackham se quedó prendado de la ardiente y joven mujer, que soltaba tantos tacos como un pirata y ponía los cuernos a su marido en infinidad de ocasiones. Se gastó lo que le quedaba del dinero en el cortejo y

luego se embarcó en una de las últimas misiones corsarias de Burgess; su parte de los beneficios fue a parar a su nueva amante. Los dos se enamoraron y, en algún momento de la primavera o principios del verano de 1720, se presentó ante James Bonny para solicitar la anulación del matrimonio. Bonny estuvo de acuerdo, a cambio de un pago en efectivo bastante sustancioso; pero necesitarían un testigo respetable que firmase los papeles necesarios. Escogieron bastante mal a su testigo. Richard Turnley, un marinero al que despreciaban en algunos círculos por haber pilotado el HMS «*Rose*» a puerto seguro cuando Rogers llegó por primera vez a la isla, no sólo se negó a actuar

como testigo sino que además informó al gobernador Rogers de la situación. Rogers, a quien quizá se le había atragantado la lectura de sus propios opúsculos religiosos, le dijo a Anne Bonny que si anulaba el matrimonio, tendría que meterla en la cárcel y obligaría a Rackham a azotarla. Anne «prometió ser muy buena, vivir con su marido y dejar de frecuentar las malas compañías». No tenía ninguna intención de cumplir todas aquellas promesas.

Imposibilitados de continuar con su relación en tierra, Rackham y Bonny decidieron echarse al mar como piratas. La pareja reclutó a media docena de viejos piratas descontentos, además de una amiga íntima de Anne, Mary Read,

una marinera que vestía de hombre. El autor de la *Historia general de los piratas* afirmó, erróneamente, que Bonny y Read se conocieron en el mar, cuando Read, a la que hallaron travestida, fue obligada a servir a bordo de la balandra pirata de Rackham. Según este relato repetido en multitud de ocasiones, Bonny le tomó simpatía a aquel recluta lozano y, tras intentar acercarse, acabó descubriendo su verdadero sexo. Se cuenta que Read tuvo que alegar que su madre la había criado como a un niño para hacerla pasar por el hijo de otro hombre; que había servido como marinero y soldado de infantería; y que había acudido a Nassau cuando los piratas apresaron el

buque mercante en el que servía. En realidad, las dos mujeres bien podrían haberse conocido después de que Bonny tomara a Read por un apuesto joven, pero es casi seguro que aquel encuentro no tuvo lugar en el mar, sino en Nassau. Lo sabemos porque en la época en la que Rackham y Bonny decidieron lanzarse juntos a la piratería, Mary Read no sólo estaba con ellos, sino que hasta el gobernador Rogers estaba enterado de su identidad y su sexo, puesto que la identificó por su nombre en una proclama oficial publicada en los periódicos de Boston.

Aquel relato contiene, no obstante, cierta parte de verdad. Las mujeres que se convirtieron en piratas iban vestidas

siempre con ropas de hombre. A última hora de la noche del 22 de agosto de 1720, Rackham, Anne Bonny, Mary Read y un grupo de seis hombres robaron una de las naves más rápidas de todas las Bahamas, el *William*, una balandra de doce toneladas y seis cañones que pertenecía al corsario John («Píllale si puedes» Ham).[52] La vigilancia del *Delicia* dio el alto a los piratas cuando salían del puerto, pero salieron del aprieto sin problemas, al afirmar que se quedarían fuera del puerto porque se les había roto el cabo del ancla. En lugar de aquello, llevaron el *William* al otro lado de la isla de Nueva Providencia y empezaron a saquear las canoas de pesca y otras

naves de distintos lugares, por todas las Bahamas; y eran cada vez más numerosos, puesto que se les iban uniendo marinos descontentos y antiguos piratas. Rackham y Bonny también se apartaron de su ruta para localizar a Richard Turnley, de quien sabían que cazaba tortugas en uno de los cayos exteriores de las Bahamas. Destruyeron su bote y reclutaron a tres de sus hombres, mientras Turnley y su joven hijo se ocultaban en los bosques. Se marcharon dejando a cuatro miembros de su tripulación con un mensaje para Turnley: si Rackham y Bonny llegaban a cruzarse con él otra vez, lo apalizarían hasta matarlo.

Durante los dos meses siguientes,

Bonny y Read se hicieron inseparables y, en cuestiones de apariencia externa, sellaron un pacto. «Cuando vieran un barco, y mientras le dieran caza o lo atacasen, ellas irían vestidas con ropas de hombre —atendiendo a las preferencias de Read, según testificaría un ex cautivo en el juicio que se celebró en su contra— y el resto del tiempo, llevarían ropas de mujer.» En una época en la que no se oía hablar de mujeres marinas, Bonny y Read tomaban parte activa en el combate, pasaban pólvora a los hombres, luchaban en la batalla y sembraban el terror entre sus cautivos. Dorothy Thomas, una pescadora que fue detenida por los piratas en la cara norte de Jamaica, testificó que las dos mujeres

«llevaban chaquetas de hombres y pantalones largos y pañuelos atados en la cabeza..., un machete y una pistola en las manos, y maldecían e insultaban a los hombres, [diciéndoles‡... que tendrían que matarlas para impedir que [testificasen‡ contra ellos». Thomas añadió que la única razón por la que supo que eran mujeres «era por el tamaño de sus pechos». El 20 de octubre de 1720, los piratas atacaron con gran osadía la balandra *Mary & Sarah*, mientras estaba fondeada en Dry Harbor, en la costa norte de Jamaica; el capitán del navío señaló que Bonny exhibía «una pistola en la mano» y que «las dos eran muy disolutas, maldecían y soltaban muchas palabrotas y estaban muy

dispuestas a hacer cualquier cosa a bordo».

A pesar de llevar a su amante a bordo, Rackham siguió desarrollando una estrategia temeraria. Pasó buena parte del mes de octubre en las costas jamaicanas, saltando de puerto en puerto, robando barcos pequeños y reclutando tripulación adicional. Enseguida empezaron a perseguirlo varios corsarios jamaicanos, entre ellos uno que capitaneaba un antiguo pirata de las Bahamas, Jean Bondavais, que había aterrorizado al comercio naval español. Bondavais se topó con Rackham mientras estaba recogiendo voluntarios de las costas próximas al extremo occidental de Jamaica. En lugar de

intentar ocultar su identidad, Rackham disparó de inmediato contra la nave de Bondavais. Bondavais se retiró a informar del incidente al capitán Jonathan Barnet, un corsario que iba detrás de Rackham en una balandra bien armada. Barnet persiguió a Rackham a lo largo de la tarde y la noche, tiempo durante el cual muchos de los piratas empezaron a beber. El alcohol podría haber afectado a la forma en la que los piratas manejaban su nave porque, a pesar de su rapidez técnica, a las diez en punto, Barnet se les había puesto al alcance de la voz. Les ordenó «que se rindiesen de inmediato a los colores del rey de Inglaterra». Desde la balandra de Rackham, alguien contestó: «Jamás

arriaremos nuestra bandera», momento en el que los hombres de Barnet dispararon el cañón giratorio.

En ese instante, casi todos los hombres de Rackham huyeron a las bodegas, dejando solas en la cubierta a Read y Bonny. Read, según la *Historia general*, «gritó a los que estaban en las cubiertas inferiores que subiesen y luchasen como hombres y, al ver que no se movían, disparó sus armas hacia las bodegas, mató a un pirata e hirió a otros». Transcurridos unos instantes, los hombres de Barnet dispararon una andanada completa, respaldada por una lluvia de armas de fuego menores, lo cual provocó que el botalón de los piratas se precipitara sobre la cubierta,

seguido por la vela mayor. Incapaces de hacer maniobrar su nave, los piratas pidieron cuartel. Los hombres de Barnet los abordaron, pusieron a toda la tripulación bajo custodia y a la mañana siguiente los mandaron al oficial de la milicia en tierra. Poco tiempo después, «Calicó Jack», Anne Bonny y Mary Read se encontraban en la cárcel de Spanish Town, a la espera de juicio.

Entre sus compañeros de prisión se encontraba Charles Vane. No se sabe si los piratas podían hablar entre ellos; pero de ser así, quizá Vane tuviera algunas palabras más bien duras para su antiguo segundo de a bordo. En efecto, si Rackham no hubiera liderado el motín contra él dos años antes, quizá Vane

habría conseguido armar una flota pirata comparable a las que una vez comandaron Bellamy y Barbanegra. Una vez divididos, sin embargo, ninguno de los dos tenía fuerza suficiente como para causar daños serios al Imperio británico. Rackham fue juzgado entre los primeros y declarado culpable. El 18 de noviembre de 1720, el día de su ejecución, permitieron que Anne Bonny lo viera por última vez. «Me sabe mal verte aquí —cuentan que le dijo— pero si hubieras luchado como un hombre, no tendrías que verte colgado como un perro». Más tarde, aquel mismo día, él y otros cuatro hombres fueron ejecutados en Gallows Point, la horca de Port Royal. Luego dejaron su cuerpo en otra

horca, en una islita cuyo puerto se conoce ahora como cayo Rackham; él y Vane quizá fueran ahorcados por separado, pero colgaron sus cadáveres de modo que se los viera a ambos desde el mismo puerto de Port Royal.

En cuanto a Mary Read y Anne Bonny, las juzgaron el 28 de noviembre de 1720 y fueron declaradas culpables y sentenciadas a muerte. Sin embargo, tenían una sorpresa para el gobernador Lawes y los demás oficiales del palacio de justicia de Spanish Town: «Alegan encontrarse en estado de buena esperanza». En tal estado, no las podían ejecutar, puesto que el tribunal quebraría la ley, si quitase la vida a sus fetos. Lawes ordenó que examinasen a las

mujeres, examen que mostró que estaban en lo cierto. Pospusieron la ejecución de las sentencias y es de suponer que las mujeres fueron conducidas de nuevo a la prisión. Mary Read murió allí de unas fiebres agudas y la enterraron en la iglesia de Santa Catalina, en Jamaica, el 28 de abril de 1721. El destino de Anne Bonny permanece bastante oscuro, aunque al parecer no acabó en la horca. Durante su embarazo, su padre —un hacendado de Carolina del Sur con ciertos recursos, del que llevaba mucho tiempo separada— podría haber conseguido que la liberasen. Si falleció en Jamaica, las huellas documentales de su entierro se han perdido.

Con la ejecución de Rackham y Vane,

la Edad de Oro de la piratería también llegó prácticamente a su fin. Aunque los barcos siguieron sufriendo abordajes —en particular en aguas de África occidental—, los piratas jamás volvieron a dominar los mares. Salvo contadas excepciones, los piratas de la década de 1720 pasaron su tiempo jugando al gato y el ratón con las autoridades; ya no habría más amenazas contra las colonias. Las autoridades británicas consideraron que la población pirata del conjunto del mundo sumaba unos dos mil hombres entre 1716 y 1718, pero eran menos de doscientos en 1725 (una reducción del noventa por 100). Con posterioridad a 1722, casi todos los piratas habían abandonado

cualquier esperanza de forjarse su propia república o de contribuir a derrocar del trono inglés a la casa de Hanóver, y se pasaron casi todo el resto de su vida luchando por sobrevivir.

Esto no significa que todos los piratas de la «pandilla voladora» acabasen derrotados. En realidad, muchos de los recalcitrantes que abandonaron las Bahamas en 1718 vivieron aún muchos años y unos pocos consiguieron incluso retirarse con ciertas comodidades. Olivier La Buse —el que fuera compañero de Bellamy durante tanto tiempo— se marchó a las islas de Sotavento con su barco de guerra, antes de que cayera la república pirata. El 12 de junio de 1718, el capitán Francis

Hume, del HMS *Scarborough*, acorraló a La Buse en La Blanquilla, donde éste había fondeado para saquear una pequeña balandra apresada. Cuando la fragata se aproximó, La Buse y la mayoría de su tripulación huyeron en la balandra más rápida, más ágil. A la postre llegó a África occidental, donde se reunió con unos cuantos colegas de las Bahamas: entre ellos, Edward England y Paulsgrave Williams. Tuvo una larga y próspera carrera en África y el océano Índico hasta 1730, cuando fue apresado por las autoridades francesas y ejecutado en la isla de Reunión. Su tumba es hoy un lugar muy turístico.

Paulsgrave Williams también terminó en África, donde fue visto por última

vez en abril de 1720, como segundo de a bordo del bergantín de La Buse. Un hombre que estaba apresado en aquel barco, el capitán negrero William Snelgrave, contaba que Williams era protestón y parecía abatido, y que lo amenazaba con violencia sin mediar provocación ninguna. Otro preso le advirtió a Snelgrave: «No te asustes, es su manera de hablar... Pero asegúrate [de‡ llamarlo "capitán" en cuanto subas a bordo» de su nave. En realidad, Williams apreciaba sobremanera el uso de su antiguo título porque se sentía desgraciado por no estar al mando. Snelgrave también informó de que los miembros de la flota pirata brindaban a la salud del «rey Jacobo III», lo cual

sugería que continuaba habiendo partidarios de los jacobitas entre los compañeros de Williams. Lo más probable es que Williams navegara con La Buse durante cierto tiempo, a partir de entonces, y quizá se estableciera entre otros piratas ya de cierta edad en Madagascar. Jamás volvió a ver a su esposa y sus hijos en Rhode Island, aunque al parecer, el mayor de todos, llamado asimismo Paulsgrave Williams, no lo olvidó: se convirtió en fabricante de pelucas y se especializó en la que su padre lucía con tanto orgullo.

Los piratas más sencillos que robaron el *Buck*, corsario de Rogers, ayudaron a generar otra oleada de forajidos que aterrorizaría el Atlántico y el Índico.

Con Howell Davis a la cabeza —un intrépido galés— saquearon navíos desde Virginia a África occidental. En noviembre de 1719, Davis obligó a un carpintero llamado Bartholomew Roberts a servir a bordo del *Buck*; después de que el capitán muriera al poco tiempo, durante un ataque a una fortaleza de esclavos portuguesa, este Roberts presidió lo que, probablemente, fuera una de las tripulaciones piratas más productivas de la historia, pues abordó más de 400 naves antes de caer en manos de la Royal Navy en febrero de 1722. Otro amotinado del *Buck* fue Walter Kennedy, un irlandés que eligió la piratería inspirado por las historias de Henry Avery. Tras capitanear su

propia balandra pirata durante un tiempo, regresó a Londres para disfrutar de sus riquezas, estableció un burdel propio en la avenida Deptford y tuvo sus escarceos con atracos y otros delitos menores. Al final lo llevaron preso, condenaron y ejecutaron por piratería el 1721, en el barrio de Wapping, donde había nacido veintiséis años antes. Uno de los viejos camaradas de Kennedy a bordo del *Buck*, Thomas Anstis, también se convirtió en un capitán pirata de cierto éxito, pero su tripulación terminó con su vida durante un motín, en 1723.

Fue Edward England, uno de los primeros oficiales de Vane, el que estuvo más cerca de hacer realidad la leyenda de Avery. Tras separarse de

Vane, England se especializó en los ataques sobre barcos negreros en la costa occidental de África, cuyas desmoralizadas tripulaciones eran, sin duda, fuentes de recluta fresca. Apresó nueve de aquellos barcos en la primavera de 1719, y más de una tercera parte de sus marinos desertaron para unirse a su tripulación. En el cabo Corso estuvo a punto de hacerse con el nuevo barco de Lawrence Prince, el «*Whydah II*», de 250 toneladas, que huyó bajo el fuego de los cañones de un fuerte esclavo para evitar seguir el camino de su tocayo en la piratería. El, como Avery, pasó muchísimo tiempo surcando las aguas del océano Indico. Atacó los barcos del imperio mogol y, tras apresar

un barco de treinta y cuatro cañones, lo llamó *Fancy*, como había hecho Avery. Al final, sus hombres lo depusieron por negarles el permiso a hacer daño a sus prisioneros y lo abandonaron en una de las islas de Mauricio, al este de África. England consiguió construirse una balsa y llegó hasta Madagascar, donde vivió el resto de sus días entre los piratas de Avery que habían sobrevivido.

En buena medida, a los perseguidores de los piratas y a sus colaboradores de alto nivel les fue peor que a los propios piratas.

Tras abandonar a Rogers en Nassau, el comodoro Peter Chamberlaine, del HMS

Milford, permaneció a cargo de la flota que la Royal Navy mantuvo en las Antillas hasta junio de 1720, cuando recibió órdenes de escoltar a catorce buques mercantes en su viaje de regreso a Londres. El 28 de junio, mientras avanzaban por el paso de los Vientos, la flota se encontró con una violenta tormenta que hizo varar a todas las embarcaciones contra la costa oeste de Cuba. Un testigo afirmaría más tarde que «el litoral [estaba‡ cubierto de cadáveres»: las dos terceras partes de los 450 marineros y pasajeros murieron en aquella ocasión, incluido Chamberlaine y la dotación completa del *Milford*, además de treinta y cuatro marinos, el sobrecargo y un cocinero

ciego.

Francis Hume, comandante del HMS *Scarborough*, que destruyó los barcos piratas de Martel y La Buse, fue recompensado en 1723 con el mando del *Bedford*, de tercera clase, uno de los únicos doce navíos de línea que estaban de servicio a la sazón. Sin embargo, se suicidó de un tiro en Escocia en febrero de 1753, «debido a ciertos descontentos personales».

El *Phoenix* de Vincent Pearse estuvo destinado en Nueva York durante muchos años, lo cual le permitió establecer relaciones duraderas con los ciudadanos más destacados de la ciudad. Aquello le permitió contraer matrimonio con Mary Morris, la hija del

gobernador de Nueva Jersey Lewis Morris, dueño de una extensa finca en lo que ahora es el Bronx. No resultó una boda feliz. Mientras Pearse estuvo en Inglaterra, Mary estuvo coqueteando con otro oficial de la armada. Pearse no descubrió la relación hasta varios años más tarde, cuando la pareja vivía en Londres. Enfurecido, la llevó ante los tribunales, acusándola de adulterio. El escándalo cuenta con abundantísima documentación, gracias a las cartas de la familia Morris, y acabó siendo un culebrón de pleitos, contrapleitos, reconciliaciones frustradas e intrigas. En 1742, mientras Pearse batallaba con su esposa en Londres, un tribunal de Nueva York dictaminó contra él en una

demanda distinta, por valor de 1.500 libras esterlinas, que probablemente lo arruinó. Es de suponer que aún andaba en pleitos con su esposa cuando murió, en mayo de 1745.

Poco después de matar a Barbanegra, se descubrió que el teniente Robert Maynard se había quedado con unos cuantos objetos valiosos del *Adventure*, lo cual suponía haber desobedecido una orden directa del capitán Gordon, que los había exhortado a devolverlo todo, para inventariar el botín. El autobombo que se daba con los relatos de la batalla de Ocracoke acabó desacreditándolo ante sus superiores y el gobernador Spotswood, en cuyas cartas brillan por su ausencia los elogios al teniente.

Maynard no fue ascendido a ningún puesto de comandancia durante los veintiún años posteriores. Sólo entonces lo nombraron capitán y le encomendaron el mando del *Sheerness*, de sexta clase. Fue en septiembre de 1740, cuando ya debía de ser anciano. Murió en Inglaterra en 1750.

Aunque su consejo de gobernación lo absolvió de sus fechorías, la reputación del gobernador Charles Eden jamás se recuperó de sus tratos con Barbanegra. Murió de fiebre amarilla en su casa de Edenton, el 17 de marzo de 1722, a los cuarenta y nueve años. El epitafio de su lápida reza así: «Llevó al país a una próspera situación y todos lloramos su muerte».

Valiéndose a su vez de las secuelas que provocó su invasión de Carolina del Norte, los enemigos políticos de Alexander Spotswood lograron desbancarlo de su puesto como gobernador de Virginia. En septiembre de 1722, Spotswood se retiró a su finca de 18.000 hectáreas, donde estuvo tanteando la extracción y producción de hierro. En la década de 1730 trabajó como director general de Correos en las colonias americanas, estableció el servicio postal entre Williamsburg y Filadelfia y seleccionó a «Benjamin» Franklin para que fuera el jefe de la sucursal de Pensilvania. En 1740, lo nombraron general de división y le pidieron que se pusiera al mando de un

destacamento de tropas para combatir en España durante la guerra de Sucesión de Austria. El 7 de junio de 1740, mientras supervisaba los preparativos de partida, murió de unas fiebres en Annapolis, Maryland.

Irónicamente, a lord Archibald Hamilton, el desprestigiado gobernador de Jamaica, le fue bastante mejor que al resto. Cuando abandonó Jamaica lo hizo bajo arresto, pero a pesar de sus intrigas jacobitas y de su fomento de la piratería, los tribunales británicos lo declararon inocente de todas sus fechorías. En 1721, el Consejo de Comercio y Plantaciones ordenó incluso al gobierno de Jamaica que le pagara a Hamilton su parte del botín apresado por sus

corsarios en 1716. Se casó con la hija de un conde, se quedó con sus castillos y fincas en Irlanda y Escocia y murió en su confortable hogar del Pall Mall londinense en 1754, a los ochenta y cuatro años, para ser luego enterrado en la Abadía de Westminster. Hacía ya mucho tiempo que había perdido el interés por la restauración de los Estuardo y parece que no hizo nada por contribuir al último alzamiento jacobita, el de 1745, capitaneado por Carlos Eduardo Estuardo, hijo de Jacobo.

Jacobo Estuardo y su hijo están enterrados en la cripta de la basílica de San Pedro, en el Vaticano. Los descendientes del rey Jorge han ocupado y siguen ocupando el trono británico.

En cuanto a Woodes Rogers, pasó los años del crepúsculo de la Edad de Oro de la piratería en Londres, enfermo, endeudado y aquejado de una profunda depresión. Según escribiría más tarde: «durante algún tiempo... me sentí muy desorientado con las melancólicas perspectivas de [mis‡ cosas». Sus compañeros de inversión habían disuelto la sociedad y ni ellos ni el gobierno pensaban abonar las seis mil libras de deuda en la que Rogers había incurrido en su nombre. Al final, fueron sus acreedores quienes se apiadaron de él, lo dispensaron de sus deudas y lo liberaron de la prisión.

En 1722 ó 1723, tuvo un encuentro con un hombre que investigaba para redactar un libro sobre los piratas. El autor necesitaba la ayuda de Rogers para que rellenase algunos vacíos en cuanto a detalles de la república pirata que éste había derrocado y, en lo posible, prestarle copias de sus cartas oficiales y de sus informes como gobernador. Al parecer, Rogers estuvo de acuerdo, puesto que el autor incluyó en su libro informaciones que solamente aquél podía haberle ofrecido. El resultado fue la publicación, en mayo de 1724, de *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, que, como tantos otros libros de la época, apareció firmado con seudónimo;

en aquel caso, por un tal «capitán Charles Johnson». Los lectores ingleses se sintieron cautivados por las actividades de los piratas, aun cuando no se habían extinguido. Representó un éxito terrible en ambos lados del océano y se publicaron numerosas ediciones. Vieron la luz artículos y anuncios que lo promocionaban en el *Weekly Journal* de Londres y el *American Weekly Mercury* de Filadelfia. El libro, que aún se puede encontrar en las librerías, bastó para crear casi por sí solo las imágenes con las que hoy día tendemos a asociar a los piratas.

Varias generaciones de historiadores y bibliotecarios han identificado, de modo erróneo, al capitán Charles Johnson con

Daniel Defoe, contemporáneo de Rogers y autor de obras tan conocidas como *Robinson Crusoe* y *Aventuras del capitán Singleton*. Recientemente, Ame Bialuschewski (de la Universidad de Kiel, en Alemania) ha identificado a un candidato bastante más probable: Nathaniel Mist, antiguo marino, periodista y editor del *Weekly Journal*. El primer editor del que se tiene constancia, Charles Rivington, había impreso muchos libros para Mist, que vivía a unos pocos metros de su oficina. Lo que es más importante, la *Historia general* se registró oficialmente a nombre de Mist. Como antiguo marinero que habría navegado por las Antillas, Mist, de entre todos los editores de

libros de Londres, era el único cualificado para haber escrito el libro, puesto que estaba familiarizado de sobras con el mundo marítimo y con los escenarios en los que actuaron los piratas. Mist también se había comprometido con los jacobitas y terminó exiliado en Francia, haciendo de mensajero entre Londres y la corte de los Estuardo en Roma, lo cual explicaría que la *Historia general* no muestre una antipatía total contra los forajidos náuticos. En 1722-1723, Mist también habría tenido una motivación especial para intentar escribir una obra de éxito: los beneficios del *Weekly Journal* habían ido languideciendo durante años, debido a la competencia cada vez más

fuerte de los periódicos rivales. La publicación de la *Historia general* —que ponía de relieve la importancia de Rogers en la dispersión de los piratas de las Bahamas— reavivó la fama de aquel gobernador depuesto, elevándolo a la condición de héroe nacional. Los lectores, incluidos varios miembros de la élite británica, no pudieron menos que preguntarse qué se había hecho de aquel Rogers y, sin duda, se sintieron bastante avergonzados al descubrir el triste pago que había recibido en recompensa por sus patrióticos servicios. Probablemente no sea una coincidencia el hecho de que la suerte de Rogers se empezase a recuperar poco tiempo después de aquello. A principios de 1726 elevó una

petición a Su Majestad —que se aprobó — en la que solicitaba ciertas reparaciones. Las autoridades se mostraron comprensivas cuando leyeron el ruego de Rogers, que estaba escrito en tercera persona: «Había perdido... ocho años de lo mejor de su vida, por su sincera ambición y afán de servir a su país, y se quedó sin dinero para salir a flote o emprender ningún empleo nuevo, aunque no se ha presentado ninguna queja por mala administración o faltas en el cumplimiento de su deber». Al final, el rey no sólo recompensó a Rogers con una pensión equivalente a la mitad del sueldo de un capitán de infantería, con efectos retroactivos hasta junio de 1721, sino que además lo

nombró, en 1728, para un segundo período como gobernador de las Bahamas.

Antes de partir hacia Nueva Providencia, Rogers posó para el que quizá haya sido su único retrato. El pintor, William Hogarth, situó a Rogers en una versión idealizada de Nassau. Rogers, con una peluca blanca y una chaqueta larga muy elegante, aparece sentado en una confortable butaca, con el rostro de perfil, ocultando la desfiguración que le dejó la bala de mosquete española. Detrás está el bastión del fuerte de Nassau, en el que se puede ver una placa ornamental grabada con su lema personal: DUM SPIRO SPERO, «Mientras respire,

tengo esperanza». Rogers, que a la sazón contaba cincuenta años, tenía un globo terráqueo a la izquierda (símbolo de haber navegado alrededor del mundo) y un compás de puntas fijas en la mano derecha, con el que está a punto de medir la «isla de Providencia» en un mapa que aguanta su hijo con la mano. William Whetstone Rogers, que acompañaría a su padre a Nassau, está de pie con la peluca y la vestimenta propia de un elegante caballero. Su hija Sarah Rogers se sienta a la izquierda, esperando a un sirviente con un plato de fruta. En el puerto, detrás de él, hay un enorme barco de guerra que dispara una salva con varios cañones.

Cuando Rogers y su hijo llegaron a

Nassau, el 25 de agosto de 1729, no encontraron un sitio tan agradable como el que se había imaginado Hogarth. La isla acababa de sufrir los azotes de un huracán y muchos vecinos estaban tendidos en sus maltrechas casas, debilitados por unas fiebres contagiosas. La economía y las fortificaciones seguían siendo un caos; la esposa del gobernador saliente había ofendido a muchos vecinos de Nassau, al pretender usar su posición para intimidar a los jueces, monopolizar el comercio y contratar a los siervos de otras personas antes de que hubieran expirado sus contratos de servidumbre. Se habían mejorado muy pocas cosas en los ocho años que Rogers había pasado fuera;

sólo había una iglesia nueva en el centro de la ciudad, una puerta de piedra a la entrada del fuerte y una residencia para el gobernador: una casa de dos plantas y estilo georgiano, en la que Rogers pasaría los últimos años de su vida.

Su segundo período fue más sencillo que el primero, pero no muy tranquilo. Quedó atrapado en una amarga disputa con los representantes de la nueva asamblea de gobierno de la colonia, por la exacción de los impuestos locales. Rogers quería recaudar dinero para reparar el fuerte; la asamblea, no. Frustrado por la intransigencia de aquellos hombres, Rogers tomó la medida excepcional de disolver la asamblea, lo cual desagradó

profundamente a los hacendados de la localidad. A principios de 1731, la lucha había agotado a Rogers. Cayó enfermo y, como en la ocasión anterior, se marchó a Charleston para recuperarse. Mientras tanto, su hijo, ayudante del consejo de gobierno, hizo todo lo posible para dotar a la familia de una plantación de esclavos adecuada, realizando para ello varios viajes a África occidental, donde compraba la fuerza de trabajo requerida. (Moriría de unas fiebres en el puerto de «Whydah», durante uno de aquellos viajes, en 1735, mientras actuaba como uno de los tres comerciantes principales de la Royal Africa Company.)

El gobernador Rogers regresó a Nueva

Providencia en mayo de 1731, pero no recuperó la salud. Falleció el 15 de julio de 1732 y recibió sepultura en Nassau. Aún no se ha podido identificar el lugar exacto en el que fue enterrado, pero su nombre adorna la calle principal en la zona de los muelles y, sobre todo, lo honra el lema oficial de las islas Bahamas: EXPULSIS PIRATIS, COMERCIA RESTITUIA, «Expulsados los piratas, se ha restaurado el comercio».

Notas

Los números que aparecen al principio de estas notas hacen referencia a las páginas del texto

ABREVIATURAS

ADM1/1471-2649: *Admiralty Records, Letters from Captains*, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM33/298: *Navy Board Pay Office,*

Ship's Pay Books, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM33/311: *Navy Board Pay Office, Ship's Pay Books*, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/606: *Admiralty Records, Captain's Logs, Milford*, 16 ene. 1718 a 31 dic. 1719, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/672: *Admiralty Records, Captains Logs, Pearl*, 26 jul. 1715 a 8 dic. 1719, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/690: *Admiralty Records, Captain's Logs, Phoenix*, 8 oct 1715 a 6 oct. 1721, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/801: *Admiralty Records,*

Captains Logs, «*Rose*», 18 ene 1718 a 9 mayo 1721, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/865: *Admiralty Records, Captain's Logs, Scarborough*, 11 oct. 1715 a 5 sep. 1718, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/877: *Admiralty Records, Captains Logs, Seaford*, 19 sep 1715 a 22 sep. 1720, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/892: *Admiralty Records, Captains Logs, Shark*, 18 ene 1718 a 23 ago. 1722, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

ADM51/4250: *Admiralty Records, Captain's Logs, Lyme*, 23 feb 1715 a 14 ago. 1719, Archivos Nacionales del

Reino Unido, Kew.
C104/160: *Chancery Records, Creagh v. Rogers, Accounts of the Duke & Dutchess*, 1708-1711, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.
C05/508: *Colonial Office Records: South Carolina Shipping Returns*, 1717-1719, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.
C05/1265: *Colonial Office Records: Documents relating to Woodes Rogers's appointment*, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.
C05/1442: *Colonial Office Records: Virginia Shipping Returns*, 1715-1727, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.
C023/1 *Colonial Office Records:*

Bahamas Correspondence, 1717-1725, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

C023/12: *Colonial Office Records: Bahamas, Misc. Records*, 1696-1731, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

C023/13: *Colonial Office Records: Bahamas, Letters from Governors*, 1718-1727, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

C037/10: *Colonial Office Records: Bermuda Correspondence*, 1716-1723, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

C0137/12: *Colonial Office Records: Jamaica Correspondence*, 1716-1718, Archivos Nacionales del Reino Unido,

Kew.

C0142/14: *Colonial Office Records: Jamaica Shipping Returns*, 1709-1722, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

C0152/12: *Colonial Office Records: Leeward Islands Correspondence*, 1718-1719, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

CSPCS 1696-1697: John W Fortescue, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies: 15 May 1696 to October 1697 (Vol. 10)*, Londres: His Majesty's Stationary Office, 1904.

CSPCS 1697-1698: John W Fortescue, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies, 27*

October 1697 to 31 December 1698 (Vol. 11), Londres: His Majety's Stationary Office, 1905.

CSPCS 1712-1714: Cecil Headlam, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies, July 1712 to July 1714 (Vol. 27*), Londres: His Majesty's Stationary Office, 1926.

CSPCS 1716-1717: Cecil Headlam, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies, January 1716 to July 1717 (Vol. 29)*, Londres: His Majesty's Stationary Office, 1930.

CSPCS 1717-1718: Cecil Headlam, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies,*

August 1717 to December 1718 (Vol. 30), Londres: His Majesty's Stationary Office, 1930.

CSPCS 1719-1720: Cecil Headlam, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies, January 1719 to February 1720*. (*Vol. 31*), Londres: His Majesty's Stationary Office, 1933.

CSPCS 1720-1721: Cecil Headlam, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies, March 1720 to December (Vol. 32)*, Londres: His Majesty's Stationary Office, 1933.

CSPCS 1722-1723: Cecil Headlam, ed., *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and the West Indies,*

1722-1723 (vol. 33), Londres: His Majesty's Stationary Office, 1934.

E190/1164/2: *Exchequer Records: Port Books, Bristol*, 1708, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

GHP: Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, ed. Manuel Schonhorn, Columbia (Carolina del Sur): University of South Carolina Press, 1972.

HCA1/54: *High Court Admiralty Records: Examinations of Pirates and Other Criminals, 1710-1721*, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

HCA1/55: *High Court Admiralty Records: Examinations of Pirates and Other Criminals, 1721-1725*, Archivos Nacionales del Reino Unido, Kew.

SAT: Traducciones de documentos españoles y vaticanos procedentes del Archivo de Indias de Sevilla, supervisadas por Jack Haskins, Kip Wagner y otros. Manuscrito inédito: Islamorda Public Library, Islamorda, Florida.

TEP: *The Trials of Eight Persons Indited for Piracy*, Boston: John Edwards, 1718.

TJR: *The Tryals of Captain John Rackham and other Pirates*, Kingston, Jamaica: Robert Baldwin, 1720.

TSB: *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres: «Benjamin» Cowse, 1719.

PRÓLOGO

1 *Sentimientos de los piratas y revolución de independencia de los Estados Unidos*: Los piratas de la Edad de Oro habían desaparecido hacía mucho en 1776, pero el espíritu de la rebelión marítima persistió a lo largo de todo el siglo. Marinos y negros descontentos provocaron tumultos y disturbios contra la presión de la Royal Navy en Boston, en 1747 y 1768; Newport, Rhode Island y Portland (Maine), en 1764; Nueva York en 1764 y 1765; y Norfolk (Virginia) en 1767. En el levantamiento de 1747 —que duró tres días—, esclavos, sirvientes y marinos tomaron por asalto el

Ayuntamiento de Boston, obligaron al gobernador a huir de su residencia, apalizaron al jefe de policía y detuvieron a un oficial de Marina. Los marinos también encabezaron la resistencia contra la Ley del Timbre y la que se dio en llamar Masacre de Boston, cuando los soldados británicos abrieron fuego contra una multitud enfurecida. Véase Jesse Lemisch, «Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America», *William & Mary Quarterly*, 3.ª Serie, vol. 25, n.° 3, julio de 1968, pp. 371-407.

2 *Indemnizaciones: Marcus Rediker, Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age, Boston: Beacon Press, 2005, pp. 73-74.*

4 *Cita de Kinkor*. Entrevista del autor con Kenneth J. Kinkor, Provincetown, 15 de junio de 2005.

4 *Cita del gobernador de las Bermudas*: «Benjamin» Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, Bermudas: 31 de mayo de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 551, p. 261.

4 *Temores del capitán del «Seaford»*: Walter Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, Antigua: 15 de mayo de 1717, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 568, p. 300.

5 *Simpatía por los piratas*: Alexander Spotswood a lord Carteret, Williamsburg (VA): 14 de febrero de 1719, en R. A. Brock (ed), *The Official Letters of Alexander Spottswood*, vol. I,

Richmond, VA: Virginia Historical Society, 1882, p. 274.

CAPÍTULO UNO

11 *Llegada de una embarcación a Nassau*: Interrogatorio de John Dann, 3 de agosto de 1696, en John Franklin Jameson, *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, Nueva York: Macmillan Co., 1923, pp. 169-170.

11 *Descripción de Nassau (1696)*: John Oldmixon, *The British Empire in America*, Londres: J. Brotherten, 1741, pp. 428-431.

12 *Rumores de captura francesa*: «The Case of Nicholas Trott», 25 de

octubre de 1698, en *CSPCS 1697-1698*, n.° 928, p. 506; Michael Craton, *A History of the Bahamas*, Londres: Collins, 1962, pp. 86-87.

12 *Marina ausente de las Bahamas durante varios años*: Oldmixon, p. 429.

12 *Dificultad de manejar Fuerte Nassau*: Oldmixon, pp. 429-430.

12 *Contenidos de la carta de Adams*: «The Trial of Joseph Dawson, Edward Forseith, William May, William Bishop, James Lewis and John Sparkes at the Old Baily for Felony and Piracy», Londres: 19 de octubre de 1696, en Francis Hargrave, *A Complete Collection of State Trials and Proceedings*, vol. V, Londres: T. Wright, 1777 p. 10; «The Case of Nicholas

Trott», p. 506; Interrogatorio de John Dean, pp. 169-,70; Affidávit de Phillip Middleton, Londres: 11 de noviembre de 1696, en Jameson, pp. 171-173.

13 *Notas sobre la conversión de monedas españolas a libras esterlinas*: En aquel momento, un peso o real de a ocho valía 5 chelines o 0,25 libras, según Phillip A. Bruce, *Economic History of Virginia in the Seventeenth Century*, Nueva York: MacMillan & Co., 1896, pp. 503, 507, 510-11. Se supone que cada «pieza de oro» equivalía a dos escudos; según John Condiuitt, *Observations up on the present state of our Gold and Silver Coins* (1730), dos escudos equivalían a su vez a 32 *ryal*.

13 *Sueldo del gobernador*. En 1713, Carolina del Norte, una colonia menor cuya propiedad correspondía a los mismos aristócratas que poseían las Bahamas, pagaba a su gobernador un salario anual de trescientas libras. Véase la orden de los lores propietarios a Daniel Richardson, Palacio de St. James, Londres: 13 de agosto de 1713, en *CSPCS 1712-1714*, objeto n.° 451, p. 219.

14 *Trott se reúne con el consejo*: «The Case of Nicholas Trott», pp. 506-507.

14 *Carta de Trott* Affidávit de Phillip Middleton, p. 172; Hargrave (V), p. 10.

14 *Avery aconseja a Trott* Affidávit de Phillip Middleton, p. 173.

14 *Trott afirma luego ser inocente*:

«The Case of Nicholas Trott», pp. 506-507.

14 *Trott ordena vaciar el Fancy, tripulado por negros africanos*: Affidávit de Phillip Middleton, pp. 172-173.

15 *Primeros años de vida y carrera de Henry Avery*. Joel H. Baer, «"Captain John Avery" and the Anatomy of a Mutiny», *Eighteenth Century Lite*, vol. 18 (febrero de 1994), pp. 3-4.

16 *Avery se une al «Charles II»*: Ibid., pp. 4-5.

17 *Llegada y retrasos en La Coruña*: Ibid., pp. 5-6.

17 *Peticiones a Houblon y respuesta de éste*: Ibid., pp. 8-9, 11.

17 *Oferta de William May y respuesta*

de Gibson: Ibid., p. 9.

18 *Las tripulaciones sienten que los han vendido a los españoles*: Ibid., p. 9.

18 *Descripción del motín* Ibid., pp. 13-14; Hargrave (V), p. 6.

18 *Avery habla con Gibson, Gravet*: Hargrave (V), pp. 6-8.

19 *Reunión de la compañía del barco*: Baer (1994) p. 15.

19 *Distinta distribución del botín entre los piratas y los corsarios*: Para ejemplos, véase Gomer Williams, *History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque with an Account of the Liverpool Slave Trade*, Montreal: McGill-Queen's Press, 2004, p. 31; Angus Kostram, Privateers & Pirates 1730-1830, Oxford (RU): Osprey

Publishing, 2001, p. 20.

20 *Fancy en Moia*: Interrogatorio de John Dann, 3 de agosto de 1696, en Jameson, p. 165; Hargrave (V), p. 10.

20 *Avery promete no hacer daño a los ingleses*: en «Declaration of Henry Avery to All English Commanders, Johanna, Comoro Islands: 28 February 1694, enclosed within Petition of the East India Company to the Lord Justices, London: July 1696», en Jameson, p. 154.

21 *Capturas y atrocidades de camino al mar Rojo*: Interrogatorio de John Dann, pp. 165-167; Hargrave (V), pp. 8-10; Interrogatorio de Peter Claus en *CSPCS 1697-1698*, n.° 404ii, p. 184.

22 *Encuentro con los corsarios, la flota pasa de largo*: Interrogatorio de

John Dann, pp. 167-168; Hargrave (V), pp. 9-10.

22 *Captura del «Fath Muhmamadi»*: Interrogatorio de John Dann, p. 168; Hargrave (V), p. 10.

23 *Ataque al «Ganj-i-sawai»*: Hargrave (V), pp. 9-10.

23 *Capitán Ibrahim hace luchar a las concubinas turcas*: «Khafi Khan», en H. M. Elliot y John Dawson, *The History of India as Told by its Own Historians*, vol. VII, Londres: Trubner, 1867-1877, pp. 421-422.

24 *Leyendas sobre lo ocurrido a bordo del «Ganj-i-sawai», al acabar el combate: The Life and Adventures of Captain John Avery*, Londres: 1709, pp. 30-32.

24 *Atrocidades a bordo del «Ganj-i-sawai»*: «Abstract of East India Company Letters from Bombay», 12 de octubre de 1695, en Jameson, pp. 158-159; «Khafi Khan», en *The History of India as Told by its Own Historians*, vol. VII, pp. 421-423.

25 *Reparto del botín en Reunion, partes de mil libras*: Hargrave (V), p. 10; Interrogatorio de John Dann, p. 169.

25 *Siete hombres se quedan en Nassau*: John Graves al Consejo de Comercio y Plantaciones, Nueva Providencia, Bahamas: 11 de mayo de 1698, en *CSPCS 1697-1698*, n.° 444, p. 208.

26 *Fiesta en el Isaac, otros a Charleston*: Interrogatorio de John

Dann, p. 170.

26 *Avery adquiere el Sea Flower*. Interrogatorio de John Dann, p. 170.

26 *Trott dispone del Fancy*. Affidávit de Phillip Middleton, p. 174.

26 *Trott afirma no poder dar información, el gobernador de Jamaica no aporta pruebas*: «Case of Nicholas Trott», pp. 506-507.

26 *Hombres de Avery en Filadelfia*: Robert Snead a sir John Houblon, 29 de septiembre de 1697, en *CSPCS 1696-1697*, n.° 1331, pp. 613-615; Edward Randolph a William Popple, Nueva York: 12 de mayo de 1698, en *CSPCS 1697-1698*, n.° 451, pp. 211-212; Relato del capitán Robert Snead, en *CSPCS 1697-1698*, n.° 451i, pp. 212214;

Información de Thomas Robinson, in *CSPCS 1697-1698*, n.° 451ii, pp. 214-215.

27 *Fiesta del Isaac en el oeste de Irlanda*: Interrogatorio de John Dann, p. 171; «Abstract of Letters from Ireland», en Jameson, pp. 160-164.

27 *Sea Flower y Avery en Irlanda del Norte*: Interrogatorio de John Dann, pp. 170-171.

27 *John Dan en Inglaterra*: Interrogatorio de John Dann, pp. 170171.

28 *Ejecuciones*: Hargrave (V), p. 18.

28 *Leyendas de Avery*: Charles Johnson, *The Successful Pyrate*, Londres: Bernard Lintott, 1713, pp. 3-4; *The Life and Adventures*, pp. 46-47, 57-

59.

29 «*Historia general de los piratas*»: GHP, pp. 49-50, 56-57.

CAPÍTULO DOS

32 *Nacimiento de Bellamy*: Kenneth J. Kinkor, «The «Whydah» Sourcebook», documento inédito, Provincetown: «Whydah» Museum, Provincetown (MA): 2003, p. 355; *Parish register printouts of Hittisleigh, Devon, England christenings, 1673-1837*, FHL Film 933371, Item 4, Provo (Utah): Church of Jesus Christ of Latter-day Saints Genealogical Society. Microfilm.

32 *Descripción de Hittisleigh: The National Gazeteer of Great Britain and*

Ireland, Londres, Virtue, 1868.

32 *Suelos de Devon*: [Daniel Defoe‡, *A Tour Thro the Whole Island of Great Britain*, 4.ª ed., Londres: S. Birt, *et al*., 1768, pp. 360-361.

32 *Usos de terrenos comunitarios*: Jane Humphries, «Enclosures, Common Rights, and Women: The Proletarianization of Families in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries», *The Journal of Economic History*, vol. 50, n.° 1, marzo de 1990, pp. 17-42.

33 *Sueldos iguales a la producción diaria de leche*: Ibid., p. 24.

33 *Citas del viajero y de Bacon*: M. Dorothy George, *England in Transition*, Baltimore: Penguin, 1953, pp. 12, 15.

33 *La mitad de la población inglesa apenas cuenta con recursos para sobrevivir (1689)*: David Ogg, *England in the Reigns of James II and William III*, Oxford, RU: Oxford University Press, 1969, pp. 33-34.

33 *Los ricos doblan la esperanza de vida de los pobres: Ogg, pp. 3435*.

33 *Los pobres son más bajos que los ricos*: John Komlos, «On English Pygmies and Giants: The Physical Stature of English Youth in the late-18th and early-19th Centuries», Documento de Análisis 20052006, Múnich: Departamento de Economía de la Universidad de Múnich, abril de 2005.

35 *Vane vivió en Port Royal: TJR, p. 27*.

35 *Un tercio de los piratas, de Londres*: Marcus Rediker, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*, Boston: Beacon Press, 2004, p. 51.

35 *Londres en 1700*: Ogg, 132; Maureen Waller, *1700: Scenes from London Life*, Nueva York: Four Walls, Eight Windows, 2000, pp. 14.

35 *Iglesias repletas de comerciantes: New State of England*, 4.ª ed., Londres: R. J., 1702, p. 149.

36 *Bosque de mástiles flotantes*: Ibid., p. 149.

36 *Lodo*: John Stow, citado en sir Walter Besant, *The Thames*, Londres: Adam & Charles Black, 1903, p. 110.

36-37 *Masificación, cementerios, carbón de Wapping*: E. N. Williams,

Life in Georgian England, Londres: B. T. Batsford, Ltd., 1962, pp. 113-114.

36-37 *Putrefacción de los animales muertos*: Waller, p. 95.

37 *Enfermedades y tasa de mortalidad*: Waller, pp. 96-102; incluye un cuadro, «A General Bill of all the Christenings and Burials from the 19 of December 1699 to the 17 of December 1700».

37 *Supervivencia de los bebés y los niños*: Waller, p. 62.

37 *Alquiler de bebés a los mendigos: A Trip Through the Town*, Londres: J. Roberts, 1705.

37 *Niños trepadores*: J. R Andrews, *An Appeal to the Humane on behalf of the most deplorable class of society,*

the Climbing Boys, Londres: John Stockdale, 1788, pp. 8-9, 30-31.

37 *Guardia negra*: Edward Ward, *The London Spy*, Londres: The Folio Society, 1955, ed. original en 1698-1700, pp. 27-28.

38 *Artesanos destacados: An Account of a Dreadful and Amazing Fire, Londres*: Edward Harrison, 1703 (opúsculo).

38 *Descripción de las ejecuciones en Wapping*: David Cordingly, *Under the Black Flag*, Nueva York: Harcourt, 1997, p. 224; Richard Zacks, *The Pirate Hunter*, Nueva York: Hyperion, 2002, pp. 386-392.

39 *Últimas palabras de John Sparcks et al.: An Account of the Behavior,*

Dying Speeches and Execution of Mr. John Murphy, for High Treason, and William May, John Sparkes, William Bishop, James Lewis, and Adam Forseith, for Robbery, Piracy, and Felony, Londres: T. Crownfield, 1696.

39 *Escasez de marinos, no superior a dos tercios*: R. D. Manning, *Queen Anne's Navy*, Londres: Navy Records Society, 1961, p. 170.

39 *Caza de voluntarios en la Marina*: Ibid., p. 170.

39 «*Al mar por placer, al infierno por diversión*»: Rediker (1987), p. 13.

40 «*Espíritus*»: Edward Barlow, citado en Ibid., p. 81.

40 *Borrachos y deudas*: Ibid., pp. 43, 81-82.

40 *Edward Ward describe a los marinos*: Ward (1955) pp. 249-250.

40 *Cita del marino que huye*: Christopher Lloyd, *The British Seaman 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford (NJ): Fairleigh Dickinson University Press, 1970, p. 104.

40 *Métodos para escapar de la recluta: A Copy of the Marquis of Carmarthen's Method for the Speedy Manning Her Majesty's Royal Navy and for Encouraging Seamen, Speech given 12 February 1705*, Londres: John Humfreys, 1706, pp. 3-4.

41 *Marinos que huyen al extranjero*: Lloyd (1970), p. 109; *Marquis Carmarthen*, p. 2.

41 *Recompensa de veinte chelines*

por cabeza: John Dennis, *An Essay on the Navy*, Londres: John Nutt, 1702, p. 32.

41 *Irrupción de los reclutadores en las casas: Marquis Carmarthen*, p. 3, Dennis, p. 32.

41 *Recluta de los marinos que arriban a puerto*: Lloyd (1970), pp. 108-109.

41 *Motín de los marinos para evitar recluta*: Ibid., pp. 142-143.

42 *Palizas en los barcos carboneros*: Dennis, p. 33.

42 *Captura de comerciantes y cita al respecto*: Ibid., p. 32.

42 *Exención de los ricos, persecución de mendigos*: R. D. Merriman, *Queen Anne's Navy*, Londres: Navy Records

Society, 1961, p. 172.

42 *Lugar y fecha de nacimiento de Barbanegra: GHP*, p. 71; Robert E. Lee, *Blackbeard the Pirate: A Reappraisal of His Life and Times*, Winston-Salem (NC): John E. Blair, 1974, pp. 175-176n.

42 *Impuestos de Bristol en 1696*: «Elizabeth» Ralph y Mary E. Williams, *The Inhabitants of Bristol in 1696*, Bristol, RU: Bristol Records Society, 1968. El autor también ha examinado archivos parciales de la década de 1690 a 1700 en la Bristol Records Office.

42 *Thatch de Gloucester*: Contrato de arrendamiento de Martin Nelme a Thomas Thatch y Charles Dymock, Bristol: 27 de noviembre de 1712,

Bristol Records Office, Bristol, RU, documento 00452/12b; contrato matrimonial de Martin Nelme, Bristol: 28 de noviembre de 1712, Bristol Records Office, Bristol, RU, documento 00452/12a.

42 *Aspecto físico de Barbanegra*: CO 152/12, n.° 67iii: Declaración de Henry Bostock, St. Christopher, islas Leeward: 19 de diciembre de 1717.

43 *Descripción de Bristol*: Roger II. Leech, *The Topography of Medieval and Early Modern Bristol, Part I*, Bristol, RU: Bristol Record Society, 1997; visita del autor a Bristol, noviembre de 2005; Frank Shipsides y Robert Wall, *Bristol: Maritime City*, Bristol, RU: Redcliffe Press, 1981, pp.

47-50.

43 *Ogg sobre los marinos*: Ogg, p. 328.

44 *Cita de Samuel Johnson*: James Boswell, *The Life of Samuel Johnson*, Londres: 1791, p. 876.

44 *Peligros de la estiba*: Rediker (1987), pp. 89, 91, 93.

44 *Barlow sobre la subida a las jarcias*: Citado en Lloyd (1970), p. 106.

44 *Muertes por caídas, etc*. Rediker (1987), pp. 92-93.

44 *Ropas de los marinos*: G. E. Manwaring, *The Flower of England's Garland*, Londres: Philip Alian & Co., 1935, pp. 157-169; Edward Ward, *The Wooden World Dissected*, 3.ª ed., Londres: M. Cooper, 1744, p. 70.

44 *Hans Sloane sobre las quemaduras*: Hans Sloane, *A Voyage to the Islands of Madera, Barbados, Nieves, St Christopher's and Jamaica*, vol. I. Londres: B. M., 1707, p. 25.

45 *Alojamientos y bichos*: Rediker (1987), pp. 160-161; Stephen R. Brown, *Scurvy: How a surgeon, a mariner, and a Gentleman solved the Greatest Medical Mystery of the Age*, Nueva York: St Martin's Press, 2003, pp. 14-15.

45 *Cita de un pasajero sobre las condiciones de la cabina (1750)*: Gottleib Mittelberger, citado en John Duffy, «The Passage to the Colonies», *Mississippi Valley Historical Review*, vol. 38, n.° 1 (junio de 1951), p. 23.

45 *Comida y bebida de los marinos*: Rediker (1987), pp. 127-128; «mohosas y apestosas», Edward Barlow, citado en Lloyd (1970), p. 108; sitio web del HMS *Victory* (1797) en http://www.stvincent.ac.uk/Heritage/1797/Victory/food.html.

45 *Recortes deliberados de alimentos*: Rediker (1987), p. 143.

45 *Relatos del hambre*: «Dispatch from Dublin Post-Boy of 11 March», *Boston News-Letter*, 1 de mayo de 1729, p. 1; «Boston Dispatch, November 4», *Boston News-Letter*, 6 de noviembre de 1729, p. 2.

46 *Historias de disciplina brutal*: Rediker (1987), pp. 215-221.

46 *El sadismo del capitán Jeane: The*

Tryal of Captain Jeane of Bristol, Londres: T. Warner, 1726, pp. 5-7.

46 *Castigos de la Royal Navy: Instructions*, Londres: [for the Admiralty‡, 1714, p. 27; Dudley Pope, *Life in Nelsons Navy*, Londres: Unwin Irwin, 1987.

47 *Mortandad en los negreros y la Marina*: Rediker (1987), pp. 3233, 47-48, 92-93.

47 *Descuentos en el pago a los marinos*: Rediker (1987), pp. 144-146.

47 *Sueldos de la Marina*: Lloyd (1970), pp. 107-108; Merriman, pp. 171-173; Rediker (1987), p. 33.

48 *Woodes Rogers, casa de infancia en Bristol*: Ralph y Williams, p. 107.

48 *Rogers, nacido en 1679*: No se han

encontrado documentos sobre el propio Woodes, pero sus hermanos menores nacieron en 1680 y 1688. Sabemos que contaba «unos veinticinco años» cuando se casó en Londres, en 1705. Véase Little, p. 18.

48-49 *Historia de la familia Rogers en Poole*: Newton Wade, «Capt. Woodes Rogers», *Notes and Queries*, vol. 149, n.° 22, 28 de noviembre de 1925, p. 389; Manwaring (1935), pp. 92-93; Bryan Little, *Crusoe's Captain*, Londres: Odham's Press, 1960, pp. 15-17.

49 *Ostras y pesca en Poole: A Tour Through the Whole Island of Great Britain*, pp. 346-347; sobre la pesca en aguas de Terranova véase Michael

Harris, *Lament for an Ocean*, Toronto: McClelland &; Stewart, 1998, pp. 42-43.

49 *Woodes Rogers en Africa*: Capitán [Woodes‡ Rogers a William Dampier, hacia 1695, según se reproduce, extractado, en William Dampier, *Dampier's Voyages*, vol. II, John Masefield, ed., Londres: E. Grant Richards, 1906, pp. 202-203, 321-324.

49 *Educación, pastor Samuel Hardy*: Little, pp. 17-19.

49 *Rogers en Bristol, en junio de 1696*: Ralph y Williams, p. 106.

50 *Desventajas de Bristol como puerto*: Kenneth Morgan, *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*, Cambridge, RU: Cambridge

University Press, pp. 29-30.

50 *Cita de Pope sobre Bristol*: Ibid., p. 33.

50 *Descripción del centro de Bristol, Redcliffe en 1700*: Andor Gomme, Michael Jenner y Bryan Little, *Bristol: an architectural history*, Londres: Lind Humphries, 1979, p. 94; Roger H. Leech, *The Topography of Medieval and Early Modern Bristol, Part I*, Bristol: Bristol Records Society, 1997, pp. xx-xxvii, 119-162; Morgan, pp. 7-9.

51 *William Dampier, Woodes Rogers*, «*Roebuck*»: Christopher Lloyd, *William Dampier*, Hamden (CT): Archon Books, 1966, pp. 15-16; Dampier, pp. 202-203, 321-324; David Lyon, *The Sailing Navy List*, Londres: Conway, 1993, p. 26.

51 *Dampier y Avery*: Joel H. Baer, «William Dampier at the Crossroads: New Light on the "Missing Years", 1691-1697», *International Journal of Maritime History*, vol. VIII, n.° 2 (1996), pp. 97117.

52 *Aprendizaje de Rogers*: Little, p. 19.

52 *Rogers en Terranova*: Sabemos que había viajado a la zona del comercio pesquero antes de 1708, gracias a una referencia al paso en Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Around the World*, edición original de 1712, Nueva York: Longmans, Green & Co., 1928, p. 99.

52 *Woodes Rogers* (*padre*) y «*Elizabeth*»: W. N. Minchinton, *The*

Trade of Bristol in the Eighteenth Century, Bristol: Bristol Record Society, 1957, p. 6.

53 *Bahía de Trinidad y comerciantes de Poole*: «Poole», «Trinity Harbour» y «Old Perlican» en *Encyclopedia of Newfoundland and Labrador*, St. John's (Terranova): Memorial University, 1997.

53 *Biografía y comandancia de Whetstone*: J. K. Laughton, «Whetstone, Sir William (d. 1711)» en *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Press, 2004; Little, pp. 19-20.

53 *Casa de Queen's Square (1702)*: Gomme, Jenner & Little, pp. 96-98; Little, pp. 22-23.

54 *Primeros años de carrera de Whetstone*: J. K. Laughton, «Whetstone, Sir Willaim», *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford, RU: Oxford University Press, 2004; David Syrett (ed.), *Commissioned Sea Officers of the Royal Navy 1660-1815*, Londres: Navy Records Society, 1994, p. 983.

54 *Causas de la guerra de Sucesión española, Carlos II*: Wikipedia, «Charles II of Spain» y «War of Spanish Succession», recurso de internet visitado el 10 de enero de 2006.

55 *Tormenta de 1703*: G. J. Marcus, *A Naval History of England, Volume I: The Formative Centuries*, Boston: Little, Brown & Co., 1961, pp. 221-223.

55 *Se termina la casa de Queen's*

Square: Little, p. 22.

55 *Matrimonio, nombramiento de caballero y almirante*: Oxford Dictionary; Syrett, p. 983; Manwaring, p. 93n.

55 *Muerte del padre: Notes & Queries*, vol. 149, n.° 22, 28 de noviembre de 1925, p. 388; Newton Wade, «Capt. Woodes Rogers», *Notes & Queries*, 10.ª serie, n.° VIII, n.° 207 (14 de diciembre de 1907), p. 470.

55 *Woodes, ciudadano*: Manwaring, p. 93.

56 *Aspecto físico de Woodes Rogers*: William Hogarth, *Woodes Rogers and his Family* (1729), óleo preservado en el National Maritime Museum, Londres.

CAPÍTULO TRES

57 *Utilidad de los* «navíos *de línea*»: A. B. C. Whipple, *Fighting Sail*, Alexandria (VA): Time-Life Books, 1978, pp. 12-15.

57 *Magnitudes y detalles de un primera clase*: Merriman, p. 365.

57-58 *Condiciones de las batallas de flotas*: Whipple, pp. 146-165.

58-59 *Batallas navales en la guerra de Sucesión española*: N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain 16491815*, Londres: W. W. Norton, 2004, pp. 166-174.

61 *Corsarios franceses*: Merriman, p. 338; «Letter from the Masters of six

merchant vessels to the Victualling Board of the Royal Navy», Dover, 30 de diciembre de 1704, reproducida en Merriman, pp. 341-342; Julian Hoppit, *A Land of Liberty: England 1689-1727*, Oxford: Oxford University Press, 2002, p. 112; G. N. Clark, «War Trade and Trade War», *Economic History Review*, vol. 1, n.° 2 (enero de 1928), p. 263.

61 *Máximo esplendor de Port Royal*: John Taylor (1688), citado en Alian D. Meyers, «Ethnic Distinctions and Wealth among Colonial Jamaican Merchants, 1685-1716», *Social Science History*, vol. 22 (1), primavera de l998, p. 54.

61 *Pérdidas humanas en Port Royal por el terremoto de 1692*: Cordingly, pp. 141-142.

62 *Incendio de 1703 en Port Royal. A New History of Jamaica*, Londres: J. Hodges, 1740, pp. 270-272.

63 *Port Royal como suburbio y estercolero, con citas*: Edward Ward, *A Collection of the Writings of Mr. Edward Ward*, vol. II, 5.ª ed., Londres: A. Bettesworth, 1717, pp. 164-165.

64 *Contrato de servidumbre y sus fuentes*: George Woodbury, *The Great Days of Piracy in the West Indies*, Nueva York: W. W. Norton, 1951, pp. 32-46.

64 *Carácter de Jamaica según Edward Ward*: Ward (1717), pp. 161-162.

64-65 *Crecimiento de la población esclava en Jamaica*: Richard S. Dunn,

Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713, Chapel Hill (NC): University of North Carolina Press, 1972, pp. 164-165.

64-65 *Morían más esclavos de los que nacían*: Dunn, pp. 300-305.

65 *Leyes de Jamaica sobre los esclavos: A New History of Jamaica*, pp. 217-223; Dunn, pp. 238-246.

65 *Comunidades de esclavos huidos y Nanny Town*: Mavis C. Campbell, *The Maroons of Jamaica 1655-1796*, Granby (MA): Bergin & Gravey Publishers, 1988, pp. 49-53.

66 *Siete millones de habitantes en España*: Wikipedia, «Economic History of Spain», visitada el 5 de abril de

2006.

67 *Debilidad de la Royal Navy en las Antillas*: Ruth Bourne, *Queen Anne's Navy in the West Indies*, New Haven: Yale University Press, 1939, pp. 59-61.

67 *Detalles de los aparejos de cruz*: N. A. M. Rogers, *The Wooden World*, Nueva York: W. W. Norton, 1996, p. 46.

67-68 *Dificultades de comunicación*: Bourne (1939), pp. 66, 70.

68 *Carencia de mástiles en las Antillas*: Ibid., pp. 74-75.

68 *Teredos y falta de instalaciones donde carenar*: Ibid., pp. 73-74.

68 *Condiciones de la escuadra de Jamaica en 1704*: Ibid., pp. 75-76.

68 *Buque estacionado en las islas Leeward en 1711*: Ibid., p. 80 (también

en CSPCS 1710-1711, n.° 824).

69 *Enfermedades y problemas*: Bourne (1939) pp. 87-88.

69 *Flota de Kerr (1706-1707)*: Bourne (1939) pp. 93-95; véase Josiah Burchett, *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea*, Londres: 1720, pp. 699, 701.

69 *Los jamaicanos se niegan a comer y cultivar productos de la tierra*: Dunn, pp. 273-275.

69 *Carta de Constable (1711)*: Bourne (1939) pp. 100-101; el nombre propio lo tomo de John Hardy, *A Chronological List of the Captains of His Majesty's Royal Navy*, Londres: T. Cadell, 1784, p. 29.

69-70 *Bucaneros en Port Royal*

(década de 1670): Dunn, p. 185.

70 *Diez por 100 de las presas para el almirantazgo*: Clark, p. 265.

70 *1702-1703, campaña corsaria contra España: Oldmixon, p. 340*; Howard M. Chapin, *Privateer Ships and Sailors*, Toulon (Francia): Imprimerie G. Mouton, 1926, pp. 240-241.

70 *Exitos y presas de los corsarios en 1704*: Oldmixon, pp. 342-343.

70 *Magnitud de la flota corsaria de Jamaica: The State of the Island of Jamaica*, Londres: H. Whitridge, 1726, p. 4.

70 *Cita sobre los corsarios jamaicanos*: A New History of Jamaica (1740), p. 273.

71 *127 corsarios de Bristol*: Shipsides y Wall, p. 50.

71 *Whetstone Galley: Powell, p. 102; Patrick McGrath (ed.), Bristol, Africa, and the Eighteenth Century Slave Trade to America, vol. I. Bristol, RU: Bristol Records Society, 1986, p. 12; Bryan Little*, Crusoe's Captain, *Londres: Odham's Press, 1960, pp. 41-42.*

72 *Eugene Prize*: Powell, p. 95; Little, p. 42.

72 *Viajes de Dampier en el Pacífico*: Buen resumen de la cuestión en Gary C. Williams, «William Dampier: Pre-Linean Explorer, Naturalist», *Proceedings of the California Academy of Sciences*, vol. 55, sup. II, n.° 10, pp.

149-153.

73 *Producción de oro y plata en la América hispana*: Timothy R. Walton, *The Spanish Treasure Fleets*, Sarasota (FL): Pineapple Press, 1994, pp. 136-138.

73 *Descripción de las flotas del tesoro*: Kip Wagner, *Pieces of Eight: Recovering the Riches of a Lost Spanish Treasure Fleet*, Nueva York: E. P. Dutton & Co., 1966, pp. 52-54; Walton, pp. 47-55; Charles E. Chapman, «Gali and Rodriguez Cermenho: Exploration of California», *Southwestern Historical Quarterly*, vol. 23, n.° 3 (enero de 1920).

74-75 *Cita sobre el ataque de Dampier al galeón de Manila*: Lloyd

(1966), p. 117.

75 *Dampier no se rindió nunca*: Edward Cooke, *A Voyage to the South Sea and Round the World*, Londres: B. Lintott y R. Golsing, 1712, introducción.

75 *Consejo de guerra contra Dampier*. Lloyd (1966), p. 96.

75 *Actuación de Dampier en la expedición del «Sí. George»*: Lloyd (1966), pp. 97-121; Donald Jones, *Captain Woodes Rogers' Voyage Round the World 1708-1711*, Bristol, RU: Bristol Branch of the Historical Association of the University, 1992, pp. 5-6.

78 *Inversores de la expedición de Rogers*: Little, pp. 45-46; Jones, p. 5.

78 *Dimensiones y antigüedad de los*

barcos «Duke y Dutchess», Jones, pp. 4-5.

78 *Oficiales de la expedición de Rogers*: Powell, p. 104n; Little, pp. 47-48.

78 *Uso del mercurio por parte del doctor Dover*: Leonard A. G. Strong, *Dr. Quicksilver, 1660-1742: The Life and Times of Thomas Dover, M. D.*, Londres: Andrew Melrose, 1955, pp. 157-159.

78 *333 hombres a bordo: Woodes Rogers, A Cruising Voyage Round the World*, 2.ª ed. corregida, Londres: Bernard Lintott y Edward Symon, 1726, p. 2.

78 *Errores de diseño y carencias de inicio*: Rogers, pp. 2-3.

79 *Acontecimientos del paso del Atlántico, incluido el motín*: Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Around the World*, ed. original 1712, Nueva York: Longmans, Green & CO., 1928, pp. 8-33.

80 *Acontecimientos del Atlántico sur, en diciembre y principios de enero*: Rogers, pp. 30-33; Cooke (1712, vol. I), pp. 30-36; cita de los delfines: Rogers (1726), p. 103. El autor ha podido inferir algunos detalles en lo relativo al paso de Drake.

81 *Escorbuto (síntomas, efectos, edad de las bajas)*: Stephen R. Bown, *Scurvy: How a Surgeon, a Mariner, and a Gentleman Solved the Greatest Medical Mystery of the Age of Sail*,

Nueva York: St. Martin's Press, 2003, pp. 1-7, 33-46.

82 *Muertes por escorbuto*: Cooke (1712, vol. I), p. 35; Rogers (1928), pp. 89-90.

82 *Biografía de Selkirk*: Rogers (1928), pp. 91-96; Alexander Winston, *No Man Knows My Grave: Privateers and Pirates 16651715*, Boston: Houghton-Mifflin, 1969, pp. 183-184.

83 *Aversión de Selkirk por Dampier*: Edward Cooke, *A Voyage to the South Sea and Around the World*, vol. II, Londres: Bernard Lintott y R. Gosling, 1712, pp. XX-XXI.

84 *Citas de Rogers sobre Selkirk*: Rogers (1928), pp. 91, 94, 96.

84 *Corsarios a finales de febrero y*

principios de marzo: Rogers (1928), pp. 103-113; Little, pp. 80-84; Cooke (1712, vol. I), pp. 126, 130-132.

84 *Esclavos del Beginning*: C104/160: «Accounts of the Negroes now onboard the Ascension, Gorgona, 20 July 1709 and 28 July 1709».

85 *Captura del «Havre de Grace»*: Cooke (1712, vol. I), pp. 136138; Rogers (1928), pp. 116-117; Clo4/160: «List of Negroes and cargo on Havre de Grace when captured, 15 April 1709».

85 *Reacción de Rogers a la muerte de su hermano*: Rogers (1928), pp. 117-118.

85 *Asedio de Guayaquil*: Little, pp. 87-100.

86 *Actividades en isla Gorgona*:

Cooke (vol. I), pp. 164, 317; Rogers (1928), pp. 167-171.

87 *Casi estalla un motín en Gorgona*: Rogers (1928), pp. 172-177.

87 *Escasez de víveres, estado de los barcos* (*diciembre de 1709*): Rogers (1928), pp. 211-213; Jones, p. 14.

88 *Batalla con el «Incarnation»*: Rogers (1928), pp. 213-215.

88 *Batalla con el «Begoña»*: Rogers (1928), pp. 216-222; Cooke (vol. I), pp. 346-352.

90 *Rogers, acusado de haber ocultado tesoros en Batavia*: Jones, p. 21.

90 *Valor de lo obtenido en la expedición, parte de Rogers*: Little, pp. 149, 169.

91 *Marinos reclutados a la fuerza*: Jones, pp. 19-21.

91 *Charles Vane en Port Royal h. 1712*: TJR, p. 37.

92 *Cita sobre la importancia social de Jennings*: GHP, p. 41.

92 *Embargo previo al huracán*: «A letter containing an account of the most general grievances of Jamaica», Jamaica, 6 de octubre de 1712, en *The Groans of Jamaica*, Londres: 1714, p. 1.

92 *Descripción del huracán de 1712*: Oldmixon, p. 345; *Boston News-Letter*, 12 de enero de 1713, p. 1; Burchett (1720), p. 785.

92 *Se acuerda la paz*: Las noticias ya habían llegado hasta Antigua a finales de septiembre; véase Burchett, p. 784.

CAPÍTULO CUATRO

93 *Desmovilización de la Royal Navy y reducción brutal de los sueldos de la marina mercante*: Rediker (1987), pp. 281-282.

93 *Capturado por poseer moneda española*: Lord Archibald Hamilton, *An Answer to An Anonymous Libel*, Londres: 1718, p. 44.

93 *Treinta y ocho embarcaciones capturadas por los españoles*: C0137/12, folio 90(iii): «A List of Some of the Many Ships, Sloops, and other Vessels taken from the Subjects of the King of Great Britain in America by the Subjects of the King of Spain since the

Conclusion of the last peace», Jamaica: h. 1716.

93 *Cita del gobernador de Jamaica*: Hamilton (1718), p. 44.

94 *Citas y descripción de la situación de los marinos de Jamaica*: A. B., *The State of the Island of Jamaica*, Londres: H. Whitridge, 1726, p. 8.

94 *Horngold entre los primeros piratas*: Ibid., p. 8n.

95 *Nueva Providencia durante la guerra*: Oldmixon, p. 432; Craton, pp. 93-94; C05/1265, n.° 76v: «Memorial of Sundry Merchants to Joseph Addison», Londres: 1717; C023/1, n.° 17: «Testimonial of Samuel Buck», Londres: 2 de diciembre de 1719.

95 *Población y estado de Nassau y*

las Bahamas en 1713: Conjeturas a partir de las observaciones de testigos sobre la condición de la isla, comentadas por John Graves en 1706, según citas de Craton, pp. 9394. Es probable que en 1713 la situación fuera similar, dado que los posibles logros conseguidos por los isleños con posterioridad a 1706 serían anulados por los posteriores ataques franceses; tal suposición cuenta con el apoyo adicional del pobre estado de desarrollo de la isla incluso en 1718, según lo describe Samuel Buck en C023/1, n.° 17, y se recoge en los capítulos siguientes.

96-97 *Fuentes de la primera piratería, actividades de Horngold,*

Cockram, West. «Boston News Item», *Boston News-Letter*, 29 de abril de 1714, p. 2; Henry Pulleine al Consejo de Comercio y Plantaciones, Bermudas: 22 de abril de 1714, en *CSPCS 1712-1714*, n.° 651, pp. 333-334.

98 *Descripción del Muelle Largo y el puerto de Boston*: Carl Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness: The First Century of Urban Life in America 1625-1742, Nueva York*: Alfred A. Knopf, 1955, pp. 171172, 151, 178-179; Justin Winsor (ed.), *Memorial History of Boston, 1630-1880*, Boston: Ticknor & Co., 1880, pp. 440-441, 496.

100 *Ahogados en el camino de Roxbury*: Winsor, p. 442n.

100 *Tiendas de King Street*: Michael

G. Hall, *The Last American Puritan*, Middletown (CT): Wesleyan University Press, 1988, p. 338.

100 *Noticias y red de correo postal*: Winsor, pp. 388-390 y 442-443; Bridenbaugh (1955), p. 180.

101 *Taberna de Royal Exchange*: Winsor, p. 499.

101 *Tienda de Andrew Faneuil*: Bridenbaugh (1955), p. 185.

101 *Entorno de Eastham*: Henry David Thoreau, *Cape Cod*, Nueva York: W. W. Norton, 1951, pp. 45-60.

101 *Naufragios en la zona de Eastham*: Jeremiah Digges, *Cape Cod Pilot*, Provincetown (MA): Modern Pilgrim Press, 1936, pp. 134137.

101 *Leyenda de Bellamy y Hallett*:

Digges (1936), pp. 193-197. Otra interpretación, algo desacreditada por el hallazgo de nuevas pruebas, era la ofrecida en Edwin Dethlefson, *Whidah: Cape Cod's Mystery Treasure Ship*, Woodstock (VT): Seafarer's Heritage Library, 1984, pp. 1422. Para una versión más fantasiosa, véase Barry Clifford, *The Pirate Prince*, Nueva York: Simon & Schuster, 1993, pp. 21-22.

102 *Mary Hallett y su familia*: A. Otis, *Genealogical Notes of Barnstable Families*, Barnstable (MA): F. B. & F. P. Goss, 1888; Robert Charles Anderson, *The Great Migration*, vol. 3, Boston: New England Historic Genealogical Society, 2003; Entrevista del autor con

Kenneth J. Kinkor, Provincetown (MA): 15 de junio de 2005.

102 *Taberna de Great Island*: Kinkor (2003), p. 312; «Fact Sheet, Great Island, Cape Cod National Seashore, National Park Service»: recurso de internet publicado en http://www.nps.gov/archive /caco/places/index.html, visitado el 13 de mayo de 2006.

103 *Testamento de Hallett*: «Last Will & Testament of Mary Hallett», Yarmouth (MA): 19 de abril de 1734, *Barnstable County Public Records*, vol. 8, según aparece en Kinkor (2003), pp. 295-296.

103 *Antecedentes de Paulsgrave Williams*: George Andrews Moriatry, «John Williams of Newport, Merchant,

and His Family», *The Genealogical Magazine*, n.° 1-3 (1915), pp. 4-12; *Genealogies of Rhode Island Families*, vol. II: Smith-Yates, Baltimore: Clearfield, 2000, pp. 401-406.

103 *Robert Guthrie, Block Island*: Malcolm Sands Wilson, *Descendants of James Sands of Block Island*, edición personal: p. 194; George R. Burgess y Jane Fletcher Fiske, «New «Shoreham» Town Book N°. 1», transcripción manuscrita, 1924, p. 17.

104 *Lazos de la familia de Williams con el crimen organizado*: Entrevista del autor con Kenneth J. Kinkor, 15 de junio de 2005; Zacks, pp. 232-233, 240-241; Barry Clifford, *The Lost Fleet*, Nueva York: Harper Collins, 2002, pp.

108-118, 262-264.

105 *Antecedentes de Jonathan Darvell*: Jameson, pp. 141-142.

105 *Actividades de Horngold y otros desde Eleuteria (1714)*: C05/1265, n.° 17i: «A List of the men's names that sailed from Iletheria and Committed Piracies Upon the Spaniards on the Coast of Cuba since the Proclamation of Peace», Nassau: 14 de marzo de 1715; C05/1265, n.° 17iv: «John Chace's Receipt for Carrying Daniel Stilwell», Nassau: 2 de enero de 1715, p. 32. Nótese que estas fuentes son más precisas que los recuerdos de John Vickers, años después, que mezclan algunas fechas y detalles: Declaración de John Vickers, Williamsburg (VA),

1716, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 240i, pp. 140-141.

105 *Antecedentes de Walker*. C05/1265, n.° 17: Thomas Walker al Consejo de Comercio y Plantaciones, Nassau: 14 de marzo de 1715; Craton, p. 91.

106 *Cartas de Walker*. C05/1265, n.° 16i: Thomas Walker al coronel Nicholson, Nueva Providencia: 14 de marzo de 1715; C05/1265, n.° 17: Thomas Walker a los propietarios de las Bahamas, Nueva Providencia: 14 de marzo de 1715; Bruce T. McCully, «Nicholson, Francis», en *Dictionary of Canadian Biography*, CD-ROM, Toronto: University of Toronto, 2000.

106 *Marinos y carta del gobernador*

de las Bermudas: Pulleine al Consejo de Comercio y Plantaciones, 22 de abril de 1714, p. 334.

107 *Walker captura a Stillwell y otros (enero de 1715)*: «Johnathan Chaces Receipt», C05/1265, n.° 17i: Thomas Walker a Archibald Hamilton, 21 de enero de 1715.

107 *Alerta ante un posible ataque español*. C05/1265, n.° 17v: George Hearne a Thomas Walker, isla de Harbor, Bahamas: 20 de enero de 1715.

107 *Misión de Walker a La Habana*: C05/1265, n.° 17iii: Marqués de Cassa Torres a Thomas Walker, La Habana: 15 de febrero de 1715.

107 *Stillwell, rescatado por Hornigold*. Declaración de John

Vickers, p. 141.

108 *Familia de Archibald Hamilton*: Sir James Balfour Paul, *The Scots Perage*, vol. IV, Edimburgo: David Douglas (1907), pp. 380385; Kinkor (2003), pp. 342-343.

108 *Acciones jacobitas de Hamilton durante su estancia en el cargo*: Samuel Page a sir Gilbert Heathcote, Londres: 8 de mayo de 1716, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 158viii, pp. 82-83; «Representation of the Assembly of Jamaica to the King», Jamaica: 1716 (fecha temprana), en *CSPCS 1716-1717*, n.° 158xi(a), pp. 83-87; denuncia de la mala administración de Jamaica durante el gobierno de lord Hamilton, Jamaica: 1716 (fecha temprana), en *CSPCS 1716-1717*, n.°

158xii, pp. 88-90.

109 *Posterior defensa de Hamilton*: Hamilton (1718), pp. 44-48.

110 *Detalles del «Barsheba»*: C0137/12, folio 16ii: «A list of vessels commissioner by Governor Lord A. Hamilton», hacia mayo de 1716.

110 *Jennings, cuatrocientas libras por año*: Hamilton (1718), p. 59.

110 *Hamilton tiene una participación en el «Barsheba»*: Hamilton (1718), pp. 62-63, 68.

111 *Flota conjunta del tesoro en 1715*: Wagner, pp. 55-73; puede hallarse información actualizada sobre los nombres, destino e identidad de cada nombre en www.1715fleet.com. La tormenta se describe en carta de don

Miguel de Lima y Melo al duque de Linares, La Habana: 19 de octubre de 1715 (cal. gregoriano), en *SAT*, pp. 32-34.

111 *Ubilla, comandante último*: Marion Clayton Link, *The Spanish Camp Site and the 1715 Píate Wreck Fleet*, 2° borrador corregido, manuscrito inédito, h. 1970, p. 2.

114 *Tesoro por valor de 7 millones de pesos*: Walton, p. 160. La investigación documental de Jack Haskins y otros marinos hablaría de 6.486.066 pesos, en *SAT*, p. 94.

114 *Acciones de los supervivientes*: Link (h. 1970), pp. 4-6; Wagner (1966), pp. 60-73.

114 *Información sobre el desastre de*

la flota en el «News-Letter»: Las ediciones del verano de 1715 se han perdido, pero las referencias al paso a los naufragios en números posteriores evidencia que se había informado al respecto.

114 *Thomas Paine y los naufragios*: Clifford (2002), pp. 108-118, 262-264.

114 *Primeras noticias del naufragio en Jamaica*: Hamilton (1718), p. 49.

114 *Fiebre raquera en Jamaica*: ADM 1/1471, f24: «P. Balcher (Captain) to the Admiralty», HMS *Diamond*, estuario del Nore, Támesis (Inglaterra): 13 de mayo de 1716.

115 *Hamilton se acerca a los oficiales navales*: Declaración de Samuel Page, Jamaica: 15 de mayo de

1716 en *CSPCS 1716-1717*, n.° 158v, pp. 80-81.

115 *Hamilton adquiere participaciones en los corsarios*: Declaración de Walter Adlington, Jamaica: 15 de mayo de 1716, en *CSPCS 17161717*, n.° 158vi, p. 81; extracto de una carta de don Juan Francisco de Valle al marqués de Montelon, Jamaica: 18 de marzo de 1716, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 158i, pp. 78-79.

115 *Patentes de Hamilton*: «Instructions for Captain Jonathan Barnet», Santiago de la Vega, Jamaica: 24 de noviembre de 1715, publicado como Apéndice II en Hamilton (1718), pp. 72-73.

115 *Instrucciones de Hamilton respecto a la zona de raque*: Antes de partir de Jamaica, los propietarios corsarios manifestaron con franqueza que su auténtico objetivo era la zona de raque y, dadas las acciones de Hamilton, pasadas y futuras, es evidente que participó en orientarlos a esa clase de misión. Véase ADM 1/1471 f24, carta de Balcher.

115 *Catorce buzos con Jennings*: Testimonio de Pedro de la Vega, La Habana: 13 de enero de 1716, en *SAT*, pp. 112-115.

115 «*Eagle*»: A veces se comete el error de pensar que el barco que acompañaba a Jennings era dirigido por Edward James, que en realidad era

copropietario (véase ADM1/1471, £24, carta de Balcher). El *Eagle*, mandado por Willis, se identifica en cambio de manera clara como compañero de Jennings en las notas a la lista de barcos que recibieron patentes de Hamilton (C0137/12, n.° 16ii).

115 *Movimientos de Jennings en diciembre*: Marqués de Casa Torres a Archibald Hamilton, La Habana: 3 de enero de 1716, según se traduce al inglés en Kinkor (2003), pp. 19-20. El original se reproduce en C0137/12, n.° 9.

115 Apresamiento de los «*San Nicolás de Bari* y *San Joseph*»: Testimonio de Pedro de la Vega, pp. 112-115; Declaración de Joseph

Lorrain, Jamaica: 21 de agosto de 1716, *Jamaica Council Minutes*, ff. 110-111, en Kinkor (2003), p. 67.

115 *Situación relativa de los naufragios*: Hay mapas del punto de naufragio de los *Regla* (en Cabin Wreck), *San Román* (en Corrigan's), *Carmen* (en Río Mar) y «*Nieves*» (Douglas Beach) en Jim Sinclair *et al.*, *Florida East Coast Shipwreck Project 2001 Season Report*, Sebastian (FL): Mel «Fisher» Center, 2002, pp. 61-69. El lugar de naufragio del *Urca de Lima* se halla dos millas al norte de donde se hundió el *Nieves*, en un punto que suele denominarse Wedge Wreck.

117 *Palmar de Ayz, indios ayz*: Link (h. 1970), p. 5.

117 *Salmón en el Palmar de Ayz*: Francisco Salmón al rey de España, Palmar de Ayz: 20 de septiembre de 1715, en *SAT*, pp. 6-7; carta de Don Joseph Clemente Fernández, Palmar de Ayz: 10 de septiembre de 1715, «documento vaticano» traducido en *SAT*, pp. 112-113; marqués de Casa Torres a virrey Linares de México, La Habana: 12 de octubre de 1715 (cal. gregoriano) en *SAT*, pp. 31-32; Miguel de Lima y Melo a duque de Linares, 19 de octubre de 1715, pp. 33-35.

117 *Tecnología de buceo, labor de los buzos*: Kris E. Lane, *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas 1500-1700*, Armonk (NY): M. E. Sharpe, 2001, pp. 161-163; Link (h. 1970), p. 7;

Wagner, pp. 63-65. El uso de campanas como artefactos de buceo se confirma en *GHP*, p. 35.

118 *Cantidad de tesoro recuperado*: Wagner, p. 66, a cuyo cálculo hay que añadir el enviado en el *Maricaybo*: declaración de Antonio Peralta, La Habana: [1716?‡, traducida en *SAT*, pp. 115-116. Más detalles en la carta del capitán Don Francisco de Soto Sánchez, La Habana: 29 de octubre de 1715, traducida en *SAT*, pp. 102-103.

118 *Unos 350.000 reales de a ocho en el lugar*: GHP, p. 36.

119 *Incursión de Jennings en el campamento español*. «Extract of a letter from Don Juan Francisco del Valle to the Marquis de Monteleon», Jamaica:

18 de March de 1716, en *CSPCS 1716-1717*, item n.° 158i, pp. 78-79; testimonio de Pedro de la Vega, pp. 113-114; declaración de Antonio Peralta, pp. 115-116; Link, p. 8; declaración de Joseph Lorrain, pp. 67-68.

119 *Presencia de Vane en el ataque*: GHP, p. 135.

120 *Tortura de los prisioneros españoles*: Protesta de comerciantes contra el gobernador lord A. Hamilton, Jamaica: h. mayo de 1716, en *CSPCS* 1716-1717, n.° 158viii, p. 82.

120 *La «pandilla voladora» rechaza el tratado de Utrechty desea respetar a ingleses y holandeses*: «New York Dispatch», *Boston News-Letter*, 28 de mayo de 1716, p. 2.

120 *Acciones de Hornigold en noviembre de 1715*: Declaración de John Vickers, pp. 140-141; C05/1265, n.° 52i: declaración de Thomas Walker Jr., Charlestown (SC), 6 de agosto de 1716; C05/1265, n.° 52: Thomas Walker al Consejo de Comercio y Plantaciones, Charlestown (SC): agosto de 1716.

122 *Jennings va a Nassau desde la zona del raque*: Declaración de Joseph Lorrain, Jamaica: 21 de agosto de *1716, Jamaica Council Minutes*, ff. 110-111, en Kinkor (2003), pp. 67-68.

CAPÍTULO CINCO

123 *Transmisión de la casa de Queen's Square*: Little, pp. 169-170.

123 *Tres millones de libras*: Little, p. 168.

123 *Creagh libera a los hombres encarcelados*: Jones, p. 19.

124 *Creagh contra «Rogers»*: Jones, pp. 19-22. Las cajas con los documentos originales del juicio han sobrevivido y se pueden ver en los Archivos Nacionales de Reino Unido, C104/160.

124 *Nacimiento y muerte de Woodes Rogers (cuarto de la familia con tal nombre)*: Powell, p. 103.

125 *Tamaño del «Delicia»*: C023/1, n.° 31: «Memorial from the Copartners for Carrying on a Trade and Settling the Bahamas Islands», Londres, 19 de mayo de 1721. C05/1265, n.° 76ii: propuesta de Woodes Rogers a los propietarios de

las Bahamas, 1717.

126 *Casa de las Indias Orientales*: John Rocque, *London, Westminster, Southwark*, primera edición, mapa, 1746, hoja E2, sección 3; «A View of the Old East India House», grabado, 1784, British Library, signatura P2167; *A Tour Thro' the Whole Island*, pp. 132-149.

126 *Llegada de Rogers a Madagascar*: Manwaring, p. 124; Little, 172. Ambos relatos recurren a documentos que se encuentran en el Departamento de Archivos del Parlamento de Ciudad del Cabo, Sudáfrica.

127 *Experiencias con los piratas de Madagascar: GHP*, pp. 58-62. Una

lectura atenta de *GHP* deja claro que el autor tuvo que conocer a Rogers y entrevistarlo a fondo para preparar este libro. Los hechos que presenta en relación con Madagascar encajan a la perfección con otras pruebas documentales, sobre todo con el interés inmediato de Rogers por conseguir esclavos.

127 *Coste relativo de los esclavos malgaches*: Virginia Bever Platt, «The East India Company and the Madagascar Slave Trade», *William & Mary Quarterly*, 3.ª serie, vol. 26, n.° 4 (octubre de 1969), p. 549.

128 *Barco holandés Schoonouwen*: Manwaring, p. 124.

128 *Plan frustrado de los piratas*

para capturar el «Delicia»: GHP, p. 62.

128 *Petición de los piratas de Madagascar a la reina Ana*: Little, p. 172; Manwaring, p. 124.

129 *Condiciones en los barcos negreros hacia 1700*: Malcom Cowley y Daniel P. Mannix, «The Middle Passage» en David Northup (ed.), *The Atlantic Slave Trade*, Lexington (MA), D. C. Heath & Co., 1994, p. 103; Wilem Bosman, «Trading on the Slave Coast, 1700», en *The Atlantic Slave Trade*, pp. 71-75; *Captive Passage: The Transatlantic Slave Trade and the Making of the Americas*, Washington, Smithsonian Institution Press, 2002, pp. 77-87.

130 *Etapa de Sumatra en el viaje de*

Rogers: Little, p. 172.

130 *Jennings en Nassau, división del botín*: Declaración de Joseph Lorrain, Jamaica, 21 de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 110-111, en Kinkor (2003), p. 68.

131 *Jennings coge la embarcación de Hornigold*: Declaración de John Vickers, p. 140.

131 *Advertencia del marqués de Casa Torres*: Marqués de Casa Torres a Archibald Hamilton, La Habana, 3 de enero de 1716, traducido en Kinkor (2003), p. 19-20.

131 *Los cubanos siguen a Jennings hasta Jamaica*: Alexandre O. Exquemelin, *The History of the Bucaniers of America*, vol. 1,5.ª ed.,

Londres, T. Evans, 1771, p. 6.

131 *Noticias del alzamiento de 1715: Boston News-Letter*, 25 de diciembre de 1716, pp. 1-2; «Edinburgh Dispatches of September 21 and September 23», *Boston News-Letter*, 23 de enero de 1716, p. 1.

131 *Jennings lleva el tesoro a la costa de Jamaica*: Declaración de Joseph Lorrain, Jamaica, 21 de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 110-111, en Kinkor (2003), p. 68.

131 *Cita de Hamilton con respecto al tesoro*: Hamilton (1718), p. 62; C0137/12, n.° 16ii: «List of Vessels Commissioned by Governor Lord A. Hamilton», Jamaica, h. 15 de mayo de 1716.

132 *Hamilton firma los papeles de partida de Jennings* (*laissez-passe*): Hamilton (1718), pp. 57-58.

132 *Partida de Jennings, compañeros, tripulación para la travesía de marzo*: Declaración de Samuel Liddell, Jamaica, 7 de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 49-50 en Kinkor (2003), pp. 56-57; declaración de Alien Bernard, Jamaica, 1.° de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 63-68 en Kinkor (2003), pp. 58-62.

132 *Embarcación de Carnegie llamada «Discovery»*: Se confirma en *A Proclamation Concerning Pyrates*, Jamaica, 30 de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 153-155

en Kinkor (2003), p. 70.

132 *Ingleses en el Palmar de Ayz (enero de 1716)*: Capitán Ayala Escobar al gobernador Torres y Ayala, Palmar de Ayz, Florida, 4 de febrero de 1716; traducido al inglés en *SAT*, pp. 56, 69.

133 *Monto recogido por los raqueros en aquella época*: Escobar a Casa Torres, Palmar de Ayz, Florida, 9 de febrero de 1716; traducido al inglés en *SAT*, pp. 56, 69.

133 *Dispersados por los españoles en febrero de 1716*: Ibid., p. 69.

133 *Los hombres de la Bahía*: Emory King, *The Great Story of Belize*, vol. I, *Belize City*, Belice, Tropical Books, 1999, pp. 6-8; «Rhode Island Dispatch, September 16», *Boston News-Letter*, 12

de septiembre de 1715, p. 2; «New York Dispatch, October 3», *Boston News-Letter*, 3 de octubre de 1715, p. 2.

133 *Un marinero*: Declaración de Alien Bernard.

133 *Captura del barco de Cornelison*: TEP, pp. 1, 24.

134 *Captura del barco de Young*: Declaración de Alien Bernard; C0137/12, n.° 411i: Declaración de Joseph Feels, Port Royal, Jamaica, 3 de diciembre de 1716.

134 *Bellamy y Williams huyen con el barco de Young*: Declaración de Alien Bernard.

134 *Jennings en Bahía Honda*: Declaración de Alien Bernard; Declaración de Joseph Feels;

Declaración de Samuel Liddell.

135 *Detalles del «St. Marie»*: C0137/12, n.° 21ii: Conde de Blenac (gobernador de la Hispaniola) a Archibald Hamilton, Leogane, Haití, 18 de julio de 1716; Documento de Monsr. Moret, Jamaica, h. agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 17-23, en Kinkor (2003), pp. 48-50.

136 *Bellamy y Williams llegan a Bahía Honda*: Declaración de Joseph Eeels; Declaración de John Cockrane, Jamaica, 10 de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 68-69, en Kinkor (2003), pp. 62-63.

137 *Bellamy y Williams, desnudos*: Declaración de Alien Bernard, p. 59.

137 *Relato del ataque al «St. Marie»*:

Ibid., p. 60; Declaración de Samuel Liddell.

138 *El «St. Marie» vale 700.000 libras francesas*: Conde de Blenac a Hamilton, 18 de julio de 1716.

138 *Carta de D'Escoubet*: «Extract of a Letter of Captain D'Escoubet to Lord Hamilton», Bahía Honda, Cuba, h. 4 abril de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 17-23, en Kinkor (2003), pp. 50-51.

140 *Condiciones en Nassau durante el invierno de 1716*: Declaración de John Vickers, pp. 140-141.

140 *Incursiones de Fernández al raque, tiempo en Nassau*: Declaración de Bartolomé Carpenter, ¿La Habana?, 24 de junio de 1716, traducida al inglés

en *SAT*, pp. 117-119; Declaración de John Vickers, p. 141.

140 *Autoridad, elecciones y reparto del botín en los barcos piratas*: Rediker (2004), pp. 61-71.

141 *Descripción del «Marianne»*: Conde de Blenac a Hamilton, 18 de julio de 1716.

141 *Bellamy y Williams roban el «St. Marie»*: Declaración de Joseph Feels; Declaración de Alien Bernard.

143 *Jennings incendia la embarcación y destroza la piragua*: Declaración de Joseph Eeels.

143 *Bellamy y Williams se unen a Hornigold*: TEP, p. 24.

144 *Captura del maderero inglés*: Ibid., p. 23.

144 *Captura de los bergantines españoles, carenado en la isla de los Pinos*: Ibid.

145 *Decisión de navegar con el «Benjamin» a Nassau*: Sabemos que Bellamy en persona se encargó de deshacerse del «*Benjamin*» entre finales de mayo y la primera semana de julio, cuando Musson lo apresó. Informes que parecen datar de mayo de 1716 sitúan un barco pirata que coincide con el «*Benjamin*» en las Bahamas. «New York Dispatch, May 31», *Boston News-Letter*, 21 de mayo de 1716, p. 2.

145 *Comportamiento de Jennings, tripulaciones en Nassau*: Declaración de Alien Bernard; Declaración de Joseph Feels.

147 *Propietario del «Dolphin»*: Es, casi seguro, la embarcación de propiedad bahameña del mismo nombre, que entraba y salía de las aduanas de Carolina del Sur a principios de mayo y finales de julio de 1717. C05/508: «South Carolina shipping returns 1716-1717», p. 23.

147 *Segunda incursión de Jennings al raque*: «New York Dispatch, May 31», *Boston News-Letter*, 21 de mayo de 1716, p. 2; Declaración de John Cockrane.

148 *Los esclavos huyen a las Bahamas*: Hugo Prosper Learning, *Hidden Americans: Maroons of Virginia and the Carolinas*, Nueva York, Garland Publishing, 1995, pp.

128-129; Frank Sherry, *Raiders and Rebels: The Golden Age of Piracy*, Nueva York, William Morrow, 1986, pp. 212-213.

148 *James y Anne Bonny*: GHP, pp. 623-624.

149 *Actividades de Thomas Barrow*: Declaración de John Vickers, p. 141.

149 *Agrupación de Thompson y Cockram, otros comerciantes*: C05/508: «South Carolina shipping returns 1716-1717», pp. 16, 20, 23; C0142/14: «Jamaica shipping returns 1713-1719», p. 70. Para una referencia general a los comerciantes ilegales en Nassau, véase C05/1265, n.° 52: Thomas Walker al Consejo de Comercio y Plantaciones, Charlestown (SC), agosto de 1716

(extractos publicados en *CSPCS 1716-1717*, ref. n.° 328, pp. 176-177).

149 *Cita sobre la importancia de los comerciantes*: C023/1, n.° 12i: señor Gale a Thomas Pitt, Carolina del Sur, 4 de noviembre de 1718.

149 *Hombres de Jennings en la isla*: Por ejemplo, el capitán Forbes, en carta de Alexander Spotswood, Virginia, 3 de julio de 1716, en Brock (1882), pp. 170-171.

149 *Venta del «Benjamin» a Perrin*: Declaración de Robert Daniell, Charlestown (SC), 14 de julio de 1716, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 267, pp. 149-150.

149-150 *Walker sobre la pérdida del «Benjamin»*: Thomas Walker al Consejo

de Comercio, agosto de 1716.

150 *Walker huye*: Ibid.

150 *Llegan a las Américas más noticias sobre la rebelión jacobita*: «News item via Barbados and Rhode Island», *Boston News-Letter*, 12 de marzo de 1716, p. 1; «Whitehall Dispatch, November 16», *Boston News-Letter*, 12 de marzo de 1716, p. 1; «New York Dispatch, March 12», *Boston News-Letter*, 12 de marzo de 1716, p. 2; «Whitehall Dispatch, December 10», *Boston News-Letter*, 30 de abril de 1717, p. 1.

150-151 *Quejas oficiales contra Hamilton*: CSPCS 1716-1717, n.° 158i-xv, pp. 77-90.

151 *Quejas de diplomáticos contra*

los corsarios de Hamilton: CSPCS 1716-1717, refs. 158i y 158iii, pp. 77-90. C0137/12, n.° 21ii: Michon al gobernador Hamilton, Leogane, Haití, 18 de junio de 1716; conde de Blenac al gobernador Hamilton, Leogane, 18 de junio de 1716; C0137/12, n.° 21iv: conde de Blenac al gobernador Hamilton, Leogane, 25 de julio de 1716; documento of Mnsr. Moret.

151 *Manifiesto, trayectoria del «St. Marie»*: TEP, pp. 18, 23.

152 *Retirada de Hamilton*: El general Heywood al Consejo de Comercio, Jamaica, 11 de agosto de 1716 en *CSPCS 1716-1717*, n.° 308, pp. 163-165; «Draught of H. M. Commission revoking the Commission of Governor

Lord A. Hamilton» en *CSPCS 17161717*, n.° 159i, p. 91.

152 *Jennings sacrificado a finales de agosto*: Archibald Hamilton al gobernador en el Consejo, Jamaica, 24 de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folio 126, en Kinkor (2003), pp. 69-70.

152 *Proclama real contra los piratas*: «Proclamation concerning Pyrates», Jamaica, 30 de agosto de 1716, Actas del Tribunal de Jamaica, folios 153-155 en Kinkor (2003), pp. 70-71.

CAPÍTULO SEIS

153 *Miembros, composición de la tripulación de Bellamy*. *TEP*, pp. 23,

25; C05/1318, n.° 16ii, Información de Andrew Turbett y Robert Gilmore, Williamsburg, Virginia, 17 de abril de 1717; C0137/11, n.° 45iii: Declaración de Abijah Savage, Antigua, 30 de noviembre de 1716.

155 *Capturas de Bellamy y La Buse en junio y julio de 1716*: Interrogatorio de Richard Caverley, Nueva York, 15 de junio de 1717, *Records of the Vice-Admiralty Court of the Province of New York*, 16851838, según aparecen en Kinkor (2003), p. 150; interrogatorio de Jeremiah Higgins, Nueva York, 22 de junio de 1717, *Records of the Vice Admiralty Court of the Province of New York*, 1685-1838, según aparecen en Kinkor (2003), p. 154.

154 *Hornigold, destituido del puesto de comandante: TEP*, p. 23; Interrogatorio de Jeremiah Higgins, p. 154.

145-146 *Capturas menores de Bellamy y La Buse, h. agosto de 1716*: Interrogatorio de Jeremiah Higgins, pp. 154-155.

155 *Batalla con el barco francés*: Ibid., p. 154; Interrogatorio de Richard Caverley, p. 151.

156 *Capturas en las islas Vírgenes*: TEP, p. 23.

156 *Obligan a los solteros, dejan ir a los casados*: Ibid., p. 25.

157 *Apresamiento del Bonetta, intención de Bellamy de capturar el barco*: Declaración de Abijah Savage;

descripción de la bandera con la calavera: testimonio de Thomas Baker en *TEP*, p. 24.

157 *Wickham, un hacendado de Antigua*: Testamento de John McLester, Antigua, 9 de diciembre de 1730, en ROE Book, Caja 187, 1676-1739, ref. n.° 1, LDS film 1855671.

158 *Santa Cruz: carenado, fugitivos, Hoff es azotado*: TEP pp. 2425; Declaración de Abijah Savage.

158 *Hombres de Robin Hood*: TEP, p. 11.

158 *Chico indio, negro y John King, apresados por los piratas*: Declaración de Abijah Savage; Michael Levinson, «Remains are identified as a boy pirate», *Boston Globe*, 2 de junio de

2006; Thomas H. Maugh II, «A Pirate's Life for Him-at Age 9», *Los Angeles Times*, 1 de junio de 2006. (Kenneth Kinkor, de la expedición del Museo «Whydah» atribuyó un hueso hallado en los restos del «*Whydah*» —un peroné revestido de unas medias y un zapato caro— a John King; los arqueólogos consideran que perteneció a un niño de entre ocho y once años.)

159 *Captura del «Sultana»*: Interrogatorio de Jeremiah Higgins, p. 155; Interrogatorio de Richard Caverley, p. 151.

159 *Lamentos de los apresados: TEP, p. 25.*

159 *Carta de Walter Hamilton a las Barbados*: Walter Hamilton al Consejo

de Comercio y Plantaciones, Antigua, 14 de diciembre de 1717, *CSPCS 1716-1717*, n.° 425, p. 230. Savage fue a Antigua el 30 de noviembre.

160 *Apresamiento de las balandras francesas*: Walter Hamilton al Consejo de Comercio, 14 de diciembre de 1717, p. 230.

160 *Sucesos en La Blanquilla*: Ibid., p. 18-19.

160 *El armamento del «Marianne» aumenta hasta los catorce cañones*: Walter Hamilton al Consejo de Comercio, 14 de diciembre de 1717, p. 230.

161 *Plan último para apresar un gran navío*: TEP, p. 24.

161 *Localización del tesoro*: Ibid., p.

24.

161 *El tiempo diario en las islas de Barlovento (dic. 1716-enero 1717)*: Reconstrucciones basadas en las entradas del diario del HMS *Scarborough*, que estuvo en las Barbados y las islas Vírgenes durante este período. ADM 51/865: Diarios de a bordo del HMS *Scarborough*, entradas del 1 de diciembre de 1716 al 31 de enero de 1717.

162 *Tormenta, fondean en Santa Cruz*: TEP, p. 25.

162 *Detalles de la batalla, restos piratas en Santa Cruz*: ADM 1/1689 folio 5: «An Inventory of Several Goods Taken from the Pirates at St. Cruze by His Majesty's Shipp *Scarborough*, c.

Summer 1717»; ADM 51/865: entradas del 16 al 22 de enero de 1717; Lyon, p. 36; Walter Hamilton al Consejo de Comercio, Antigua, 1 de marzo de 1717 en *CSPCS 1716-1717*, ref. n.° 484; *GHP*, pp. 65-69.

162 *Fuentes relativas a los barcos negreros y piratas*: Kenneth J. Kinkor, «Black Men Under the Black Flag» en C. R. Pennell, *Bandits at Sea: A Pirates Reader*, Nueva York, New York University Press, 2001, pp. 200-203.

164 *Descripción y población de Spanish Town*: Lista de habitantes suteros a derechos arancelarios en Spanish Town, Virgen Gorda, h. 15 de noviembre de 1716 en *CSPCS 1716-1717*, n.° 425iv, p. 231; Sub-gobernador

Hornby a Walter Hamilton, Spanish Town, Virgen Gorda, 15 de noviembre de 1716, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 425v, p. 231; Capitán Candler (HMS *Winchlsea*) al secretario Burchett, 12 de mayo de 1717 en *CSPCS 1716-1717*, n.° 639i, pp. 339-340.

164 *Bellamy en Spanish Town*: Capitán Candler a Burchett, p. 340; *TEP*, pp. 11, 25.

166 *Lawrence Prince* y «*Whydah*»: C0142/14: Datos sobre las exportaciones e importaciones de Jamaica, «An account of goods exported from the Island of Jamaica since the 29th day of September 1713 and the 25th day of March 1715 and the goods and Negroes Imported, Kingston», n.° 58;

Interrogatorio de Jeremiah Higgins, p. 155; Interrogatorio de Richard Caverley, p. 151; T70/19, n.° 63, carta de David Welsh a la Royal Africa Company, Williams Fort, «Whydah» (Ouidah), Ghana, 22 de febrero de 1717, según aparece en Kinkor (2003), p. 89; Donovan Webster, «Pirates of the «Whydah», *National Geographic*, mayo de 1999; «Proclamation of Gov. Samuel Shute», *Boston News-Letter*, 13 de mayo de 1717, p. 1.

168 *Los cañones de popa disparan al «Marianne*»: TEP, p. 23.

168 *Armamento pirata*: «Manifest of Recovered Artifacts from the pirate ship «Whydah», en Barry Clifford, *The Pirate Prince*, Nueva York, Simon &

Schuster, 1993, pp. 207-208 (sobre el armamento); entrevista del autor con Kenneth J. Kinkor, Provincetown, (MA), 15 de junio de 2005.

168 *Barco español apresado*: Matthew Musson al Consejo de Comercio, Londres, 5 de julio de 1717 en *CSPCS 1716-1717*, n.° 635, p. 338; Peter Heywood al Consejo de Comercio, Jamaica, 3 de diciembre de 1716, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 411, p. 213.

168 *Apresado uno de los barcos enviados a desalojar a los piratas*: C023/1, n.° 31, «Memorial from the Copartners for Carrying on a Trade & Settling the Bahamas Islands», Londres, 19 de mayo de 1721. Fue el *Sarah*, con

el capitán William Taylor, el que navegó con el *Samuel*, a las órdenes de Edward Hampton. Samuel Buck fue el propietario principal de ambas naves.

169 *Las Bahamas como refugio de mulatos y esclavos fugitivos*: Hugo Prosper Learning, *Hidden Americans: Maroons of Virginia and the Carolinas*, Nueva York, Garland Publishing, 1995, pp. 128-129.

169 *El gobernador de las Bermudas, acerca de los esclavos y los piratas*: Bennett al Consejo de Comercio, 31 de mayo de 1718, p. 261.

169 *Henry Jennings (marzo de 1717)*: Matthew Musson al Consejo de Comercio, 5 de julio de 1717, p. 338.

169 *Jennings y el incidente del*

«Hamilton Galley»: «New York Dispatch, October 29», *Boston News-Letter*, 29 de octubre de 1716, p. 2.

169 *Ábaco, isla de Harbour (marzo de 1717)*: Ibid.; Consejo de Comercio al secretario Joseph Addison, Whitehall, Londres, 31 de mayo de 1717, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 596, p. 321.

170 *Primer mando de Thatch*: «New York Dispatch», *Boston News-Letter*, 29 de octubre de 1716, p. 2; *GHP*, p. 71.

170 *Aspecto de Thatch (h. 1717)*: GHP, pp. 84-85.

170 *Thatch como mulato*: Learning, p. 125.

170 *Rivales de Hornigold con futuro*: Musson al Consejo de Comercio, 5 de julio de 1717, p. 338. El papel de Vane

se supone a partir de su comportamiento posterior y el conocimiento de que pasó buena parte de 1717 gastando el fruto de piraterías anteriores, según se indica en *GHP*.

171 *Un mulato enfermo y captura de John Howell*. C023/1, n.° 42iii: Actas del Consejo de las Bahamas (juicio de John Howell), Nassau, 22 de diciembre de 1721.

171-172 *Captura del «Bonnet, Revenge»*: Testimonio de Robert Brown en C023/1, n.° 42iii; Bennett al Consejo de Comercio, Bermudas, 30 de julio de 1717, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 677, p. 360.

174 *Biografía de Hans Sloane*: Arthur MacGregor, «Sir Hans Sloane (1660-

1753)», en *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford (RU), Oxford University Press, 2004.

174 *Carta de Rogers a Hans Sloane*: Museo Británico, Colección Sloane, MS n.° 4044, folio 155, según aparece en Manwaring (1935), p. 125.

174 *Contacto con la Asociación para la Promoción del Conocimiento Cristiano*: Little, p. 173.

174 *Planes de Madagascar destruidos por la Compañía de las Indias Orientales*: Una teoría absolutamente creíble, expuesta en Little, p. 174.

175 *El «Swift» teme ser apresado por los piratas*: General Peter Heywood al Consejo de Comercio, Jamaica, 3 de

diciembre de 1716, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 411, p. 212.

175 *El «Seaford» teme ser apresado por Bellamy*. Walter Hamilton al Consejo de Comercio, Antigua, 15 de mayo de 1717, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 568, p. 300.

175 *Especificaciones del «Swift» y el «Seaford»*(*en notas*): *Lyon, pp. 28, 32.*

175 *Carta de los diplomáticos a Addison* Consejo de Comercio al secretario Joseph Addison, Whitehall, Londres, 31 de mayo de 1717, en *CSPCS 1716-1717*, n.° 596, p. 321.

176 *Socios y Samuel Buck*. C023/1, n.° 31: «Memorial from the Copartners for Carrying on a Trade & Settling the Bahamas Islands», Londres, 19 de mayo

de 1721; Little, p. 180.

176 *Súplicas al rey*. C05/1265, n.° 76iii: «Woodes Rogers Petition & Proposal to the King to Govern the Bahamas Islands», Londres, h. julio de 1717; C05/1265, n.° 76iv: «Petition to the King from Merchants», 1717; C05/1265, n.° 76v: «Memorial to Joseph Addison from Sundry Merchants», 1717; C05/1265, n.° 76vii: «Petition of Merchants of Bristol to the King», Bristol, 1717.

176 *Súplicas al rey y su decisión*: Carta del secretario Joseph Addison al Consejo de Comercio, Whitehall, Londres, 3 de septiembre de 1717, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 64, p. 25.

176 *Razones para los lores*

propietarios: C01265, n.° 76ii: «Woodes Rogers's proposal to the Lords Proprietor of the Bahamas», 1717; Little, pp. 179-180; Carta de Richard Shelton para Mr. Popple, Londres, 6 de noviembre de 1717, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 183, p. 97; «Copy of the Surrender from the Lords Proprietor of the Bahama Islands to the King of their right of civil and military government», Londres, 28 de octubre de 1717, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 176, pp. 85-87.

177 *Compras para la expedición*: «Memorial from the Copartners».

178 *Documento completo para los lores propietarios*: «Copy of the Surrender», pp. 85-87.

178 *Descripción del palacio de St.*

James: John Roque, *London, Westminster and Southwark*, mapa, 1.ª edición, 1746, hoja B2, sección 8; Thomas Bowles, *A View of St. James Palace, Pall Mall & etc.*, grabado, 1763.

178 *Instrucciones del rey a Rogers*: «His Majesty's Commission to Woodes Rogers to be Governor of the Bahama Islands», Tribunal de St. James, Londres, 16 de enero de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 220i, pp. 110-112; «His Majesty's Instructions to Governor Woodes Rogers», Londres, 16 de enero de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 220ii, pp. 112-113.

CAPÍTULO SIETE

179 *Saqueo del «Whydah», trato de Prince*: TEP, pp. 23-24.

180 *Comentarios de Hoff*: Ibid., p. 25.

180 *Cargadas las mercancías para Prince*: Ibid., p. 25.

181 *Captura de la fragata «Tanner»*: Ibid., pp. 11, 23, 25.

181 *Condición y descripción del «Marianne» (h. abril de 1717)*: C05/1318, n.° 16iii: Declaración de John Lucas ante John Hart, Annapolis (MD), 13 de abril de 1717; C05/1318, n.° 16iv: Declaración de Joseph Jacob ante John Hart, Annapolis (MD), 13 de abril de 1717.

183 *Captura de la embarcación de*

Beer: «Rhode Island Dispatch, May 3», *Boston News-Letter*, 6 de mayo de 1717, p. 2.

183 *Palabras de Bellamy a Beer*: GHP, p. 587.

185 *El «Marianne» y el «Whydah» se separan en la niebla*: TEP, p. 23; Interrogatorio de Richard Caverley, p. 151.

185 *Captura de los «Agnes, Endeavor y Anne Galley»*: *TEP*, pp. 16, 23-24; C05/1318 n.° 16ii: Declaración de Andrew Turbett, Williamsburg (VA), 17 de abril de 1717.

186 *Aparición de Williams*: Declaración de John Lucas.

187 *Captura del «Tryal»*: Declaración de John Lucas; declaración de Joseph

Jacob.

187 *HMS «Shoreham»*: ADM51/4341 pt. 6: Diario de a bordo del «*Shoreham*»; Lyon, p. 26.

187 *Los piratas a la caza del «Shoreham»*; *intento de apresamiento el 13 de abril*: C05/1318 n.° 4: Carta anónima al Consejo de Comercio, Rappahannock (VA), 15 de abril de 1717.

188 *En ruta a la isla de Block*: Interrogatorio de Richard Caverley, p. 151; Interrogatorio de Jeremiah Higgins, p. 155.

188 *Descripción de Rhode Island*: Bridenbaugh, pp. 149, 153-154; J. A. Doyle, *English Colonies in America*, vol. V: *The Colonies Under the House*

of Hanover, Nueva York, Henry Holt & Co., 1907, p. 18.

190 *Isla de Gardiner*: Zacks, pp. 235-237, 241-242; Robert F. Worth, «Robert D. L. Gardiner, 93, Lord of His Own Island, Dies», *New York Times*, 24 de agosto de 2004; GuyTrebay, «The Last Lord of Gardiners Island», *New York Times*, 29 de agosto de 2004; «New York Dispatch, 19 April», *Boston News-Letter*, 5 de mayo de 1717, p. 2.

191 *Captura del «Mary Anne»*: Declaración de Thomas Fitzgerald y Alexander Mackonochie, Boston, 6 de mayo de 1717, en Jameson, pp. 296-297; *TEP*, p. 9.

191 *Rumbo a cabo Cod*: Ibid.

192 *Apresamiento del «Fisher»*:

Declaración de Ralph Merry y Samuel Roberts, Boston, 16 de mayo de 1717, en Jameson, pp. 301302.

192 *Luces en la popa, avance hacia el norte*: Ibid.; Declaración de Thomas Fitzgerald y Alexander Mackonochie; *TEP*, p. 9.

192 *Sucesos en el «Mary Anne»*: *TEP*, pp. 9-11; Declaración de Thomas Fitzgerald y Alexander Mackonochie, pp. 301-302.

194 *Sucesos en el «Ann Galley» y el «Fisher»*: Declaración de Ralph Merry y Samuel Roberts, pp. 301-302.

194 *Sucesos en el «Whydah»*: «*TEP*», p. 24; Cyprian Southack al gobernador Shute, Eastham (MA), 8 de mayo de 1717, referencia n.° 51 en los Archivos

de Massachusetts: 289, 289a según aparecen en Kinkor (2003), pp. 121-122; Cyprian Southack al gobernador Shute, Provincetown (MA), 5 de mayo de 1717, referencia n.° 51 en los Archivos de Massachusetts: 287, 287a, según aparecen en Kinkor (2003), pp. 108-110; Coronel Buffett el gobernador Shute, en *Boston News-Letter*, 29 de abril de 1717, p. 2; entrevista del autor con Kenneth J. Kinkor. La clavícula, con el asa de la tetera aún incrustada, está expuesta en el Museo «Whydah».

196 *Destino de los piratas del «Mary Anne*»: «*TEP*», p. 9; Declaración de Thomas Fitzgerald y Alexander Mackonochie.

196 *Destino de los piratas del «Ann*

Galley» y el «Fisher»: Declaración de Ralph Merry y Samuel Roberts, pp. 301-302.

198 *Thomas Davis y los raqueros de Eastham*: Cyprian Southack al gobernador Shute, 8 de mayo de 1717; Cyprian Southack al gobernador Shute, 5 de mayo de 1717.

199 *Apresamiento de la embarcación de Connecticut*: Era el «*Elizabeth*» de Weathersfield, a las órdenes del capitán Gersham, de vuelta a casa desde isla Tortuga. Declaración de Edward Sargeant, Nueva York, 3 de junio de 1717, *Records of the Vice-Admiralty Court of the Province of New York, 1685-1838*, no. 36-3 [sic‡, según aparecen en Kinkor (2003), pp. 147-

148; Interrogatorio de Richard Caverley, p. 151.

199 *Capturas en aguas de Martha's Vineyard*. «New London Dispatch, May lo», *Boston News-Letter*, 13 de mayo de 1717, p. 2; Declaración de Zachariah Hill, Boston, 11 de mayo de 1717, Expedientes del Tribunal de Suffolk (Archivos de Massachusetts), folio n.° 11945 según aparece en Kinkor (2003), p. 127.

200 *Apresamiento del «Elizabeth»*: Declaración de Paul Mansfield, Salem (MA), 25 de mayo de 1717, Expedientes del Tribunal de Suffolk (Archivos de Massachusetts), folio n.° 11945, según aparece en Kinkor (2003), p. 136.

201 *Dominicus Jordan y el cabo*

«Elizabeth»: John Lane al Governor Shute, Winter Harbor [Falmouth‡ (ME), 19 de mayo de 1717, en James Phinney Baxter (ed.), *Documentary History of the State of Maine*, vol. IX, Portland (ME), Lafavor-Tower Co., 1907, p. 357; Tristram Frost Jordan, *The Jordan Memorial*, Somersworth (MA), New England History Press, 1982, pp. 131-155; Declaración de Paul Mansfield; «Piscataqua Dispatch, May 24», *Boston News-Letter*, 27 de mayo de 1717, p. 2.

202 *Williams en Damariscove*: Declaración de Paul Mansfield; «Piscataqua Dispatch, May 24», *Boston News-Letter*, 27 de mayo de 1717, p. 2.

203 *Williams se entera del desastre del «Whydah»*: Declaración de Samuel

Skinner, Salem (MA), 26 de mayo de 1717, Expedientes del Tribunal de Suffolk (Archivo de Massachusetts), folio n.° 11945, según aparece en Kinkor (2003), p. 138.

203-204 *Acciones de Shute*: «Boston Notice, May 27», *Boston News-Letter*, 27 de mayo de 1717, p. 1; Orden del gobernador Shute al *sheriff* del condado de Barnstable, Boston, 29 de abril de 1717, Massachusetts Historical Society, Colección Belknap, artículo 161.A.22, según aparece en Kinkor (2003), p. 102.

204 *Movimientos del «Rose» y encarcelados de Boston*: ADM 51/801, diario de a bordo del «*Rose*»; Acción del Tribunal General de Massachusetts, Boston, 11 de junio de 1717, Actas del

tribunal de Massachusetts, 21 de junio de 1706 al 11 de noviembre de 1720, p. 144, según aparece en Kinkor (2003), p. 150.

CAPÍTULO OCHO

207 *Barco y planes de La Buse*: «Piscataqua Dispatch, July 19», *Boston News-Letter*, 22 de julio de 1717, p. 2.

208 *Travesía de Barbanegra y Hornigold en la primavera de 1717*: «New York Dispatch, July 29», *Boston News-Letter*, 5 de agosto de 1717, p. 2; parece que esta ha sido la fuente de un relato inferior en *GHP*, p. 71.

209 *Ataques de Williams y Noland, costa abajo*: «Philadelphia Dispatch,

June 20», *Boston News-Letter*, 1 de julio de 1717, p. 2; «New York Dispatch, June 17», *Boston News-Letter*, 24 de junio de 1717, p. 2; «New York Dispatch, June 3», *Boston News-Letter*, 9 de junio de 1717, p. 2.

210 *Antecedentes familiares de Stede Bonnet*: Parroquia de St. Michael: v. 1A-2A, bautismos y defunciones 1648-1739, Registros parroquiales de las Barbados, serie A, 1637-1680, microfilm, Salt Lake City, Utah, Genealogical Society of Utah, 1978, lote M513951, fuente 1157923; Joanne McRee Sanders, *Barbados Records: Wills and Administrations, volume I: 1639-1680*, Marceline (WI), Sanders Historical Publications, 1979, pp. 37-

38; Lindley S. Butler, *Pirates, Privateers & Rebel Raiders of the Carolina Coast*, Chapel Hill (NC), University of North Carolina Press, 2000, pp. 54-55.

211 *Plantación de Bonnet*: Richard Ford, *A New Map of the Island of Barbados*, mapa, 1674, según se detalla en Dunn, p. 94.

211 *Infancia, posición social y enfermedad mental de Bonnet*: GHP, p. 95; John Camden Hotten, ed., *The Original Lists of Persons of Quality*, Nueva York, G. A. Baker & Co, 1931, p. 451.

212 *Tripulación, biblioteca y presencia escocesa en el Bonnet GHP*, p. 104.

212 *Contactos entre Charlestown y las Barbados*: Bridenbaugh, p.150n.

212 *Descripciones de Charlestown y Carolina del Sur*. John Lawson, *A New Voyage to Carolina*, publicado originalmente en 1709, Chapel Hill (NC), University of North Carolina, 1967, pp. 13-14; Bridenbaugh, pp. 143, 150-151; Doyle, pp. 46-48.

213 *Descripción de Carolina del Norte*: Doyle, pp. 46, 48.

213 *Captura en aguas del banco de Charlestown*: «By letters from South Carolina, 22 September», *Boston News-Letter*, 28 de octubre de 1717, p. 2; *GHP*, p. 96.

214 *Desacuerdos entre la tripulación al salir de Carolina del Norte*: GHP, p.

96.

215 *Encuentro con el buque de guerra español*: «Philadelphia Dispatch, October 24», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2.

216 *Preparativos de Hornigold para la travesía*: C023/1: Juicio de William Howell, Actas del Consejo de las Bahamas, Nassau, 22 de diciembre de 1721.

217 *Nombre propio de Bondavais*: GHP, p. 637.

218 *Vestimenta y libros de Bonnet* «Philadelphia Dispatch, October 24», *Boston News-Letter*, 11 noviembre de 1717, p. 2.

219 *Aspecto de Barbanegra en la batalla*: GHP, pp. 84-85.

219 *Captura y hundimiento del «Betty»*: Acusación de William Howard, Williamsburg (VA), 29 de octubre de 1718, en Lee, p. 102; C05/1442: «Wines imported and exported from Madera, March 1716 to March 1717». (Aquí aparecen numerosas referencias al «*Betty*», que realizaba la ruta del vino de forma regular; casualmente, el capitán habitual era John Perrin, el hombre que compró la balandra de Hornigold.)

220 *Condiciones a bordo de los barcos de inmigrantes*: cita de Gottlieb Mittelberger durante su viaje desde Europa a Filadelfia, en 1750, en John Duffy, «The Passage to the Colonies», *Mississippi Historical Review*, vol. 38,

n.° 1 (junio de 1951), p. 23.

220 *Capturas y actividades de Barbanegra en la costa medioatlántica*: ADM 1/1472, f11: Ellis Brand al almirantazgo, Lyme, «Elizabeth» River (VA), 4 de diciembre de 1717; «Philadelphia Dispatch, October 24», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2; «New York Dispatch, October 28», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2; «Philadelphia Dispatch, October 31», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2; «New York Dispatch, November 4», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2; Acusación de William Howard, p. 102.

221 *Palabras de los hombres de*

Barbanegra a sus presos: «Philadelphia Dispatch, October 24», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2; «Philadelphia Dispatch, October 31», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2.

221 *Lo que Barbanegra supo a partir de sus presos*: Sobre las naves de Madeira, «Philadelphia Dispatch, October 24», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2.

221 *Decisión real de eliminar a los piratas*: «Whitehall Dispatch, September 15», *London Gazette*, 17 de septiembre de 1717, p. 1.

222 *Barcos de la Royal Navy en las Américas*: «A List of His Majesty's Ships and Vessels employed and to be

employed, at the British Governments and Plantations in the West Indies», *London Gazette*, 17 de septiembre de 1717, p. 1.

222 *Barbanegra, avistado en aguas de Long Island*: «New York Dispatch, October 28», *Boston News-Letter*, 11 de noviembre de 1717, p. 2.

223 *Actividades probables de Hornigold en octubre y noviembre de 1717*:: «Philadelphia Dispatch, December 1.°», *Boston News-Letter*, 6 de enero de 1718, p. 2; «Philadelphia Dispatch, November 14», *Boston News-Letter*, 25 de noviembre de 1717, p. 2.

224 *Naves, armamento y magnitud de la tripulación de Barbanegra*: David D. Moore y Mike Daniel, «Blackbeard's

Capture of the Nantaise Slave Ship «*La Concorde*», *Tributaries*, octubre de 2001, pp. *24-25*. Moore y Daniel citan a partir de documentos franceses del Centre des Archives d'Outre Mer, en Aix-en-Provence, Francia.

224 *Fecha del encuentro de Barbanegra con «La Concorde»*: Declaración de Pierre Dosset y Francoise Ernaud, según aparecen en Moore y Daniel (2001), p. 24. Dosset y Ernaud señalaron que fueron atacados el 28 de noviembre de 1717 (de acuerdo con el calendario gregoriano empleado en Francia). Esta fecha se corresponde con el 17 de noviembre atendiendo al calendario juliano, que permaneció en vigor en Gran Bretaña y sus colonias

hasta 1752.

225-226 *Descripción de «La Concorde» y apresamiento por parte de Barbanegra*: Moore y Daniel (2001), pp. 18-19, 24; Richard W. Lawrence y Mark Wilde-Ramsing, «In Search of Blackbeard: Historical and Archeological Research at Shipwreck Site 0003BUI», *Southeastern Geology*, vol. 40, n.° 1 (febrero de 2001), p. 2; Bulter, p. 34; Entrevista del autor con David Moore, Museo Marítimo de Carolina del Norte, Beaufort, (NC), 17 de abril de 2005.

226 *Descripciones de Bequia y los garifuna*: «Minutes of the Assembly... with a view to determining the measures needed to destroy the Caribs of St.

Vincent and Dominica», Cul-de-sac du Marin, Martinica, 27 de agosto de 1679; Susie Post Rust, «The Garifuna», *National Geographic*, septiembre de 2001.

226 *Los piratas en Bequia*: Moore y Daniel, p. 25, «Muster roll of Concorde's crew, March 1717», Ibid., pp. 22-23.

228 *Armamento y tripulación de las naves de Barbanegra (h. 25 de noviembre)*: C0152/12, n.° 67ii: Declaración de Thomas Knight, Antigua, 30 de noviembre de 1717.

228 *Encallados, abandono de los esclavos en Granada*: Moore y Daniel, pp. 21, 27.

229 *Existencia del bergantín,*

apresamiento del «Great Alien»: «New York Dispatch, February 24», Boston *News-Letter*, 10 de marzo de 1718; C0152/12, n.° 67iii: Declaración de Henry Bostock, San Cristóbal, 19 de diciembre de 1717.

230 *Captura del Montserrat, sucesos en «Nieves*»: Declaración de Thomas Knight.

233 *Captura y liberación del «New Division*»: Declaración de Thomas Knight; C0152/12, n.° 67i: Declaración de Richard Joy, Antigua, 30 de noviembre de 1717.

234 *Incursión en San Cristóbal*: Walter Hamilton al Consejo de Comercio, Antigua, 6 de enero de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 298, p. 149;

declaración de Henry Bostock.

234 *Se añaden cañones al «Queen Anne's Revenge*»: ADMl/2378 fl2: Capitán Jonathan «Rose» al almirantazgo, HMS «*Seaford» en* Antigua, 23 de diciembre de 1717; el tamaño de los cañones se basa en pruebas arqueológicas, a partir de una entrevista del autor (Mark Wilde-Ramsing, «*Queen Anne's Revenge* Project», Moorehead City [NC‡, 17 de abril de 2005).

235 *Tamaño y localización del «Seaford*»*, encuentro con ha Buse*: Jonathan «Rose» al almirantazgo, 23 de diciembre de 1717; Walter Hamilton al Consejo de Comercio, 6 de enero de 1718; Lyon, p. 28.

235 *El «Seaford» y Barbanegra*: Walter Hamilton al Consejo de Comercio, 6 de enero de 1718, p. 149.

236 *Habitantes de San Cristóbal refuerzan el «Seaford»*: Jonathan Rose al almirantazgo, 23 de diciembre de 1717; Walter Hamilton al Consejo de Comercio, 6 de enero de 1718, pp. 149-150.

236 *El «Scarborough» y el «Seaford» persiguen a Barbanegra*: ADM 1/1879 folio 5: Francis Hume al almirantazgo, *Scarborough*, Barbados, 16 de febrero de 1718; ADMl/2378 fl2: Jonathan «Rose» al almirantazgo, *Seaford*, Barbados, 18 de febrero de 1718; ADM51/865: entradas del 1 de noviembre de 1717 al 31 de marzo de

1717; ADM51/877: entradas del 1 de noviembre de 1717 al 31 de marzo de 1717.

237 *Barbanegra en Santa Cruz*: Declaración de Henry Bostock; Francis Hume al almirantazgo, 16 de febrero de 1718; Jonathan Rose al almirantazgo, 18 de febrero de 1718.

237 *Apresamiento del «Margaret»*: Declaración de Henry Bostock.

238 *El capitán Pinkentham*: «New York Dispatch, May 28», *Boston News-Letter*, 4 de junio de 1711, p. 2; «Philadelphia Dispatch, July 24», *Boston News-Letter*, 11 de agosto de 1718, p. 2.

239 *Posteriores movimientos de Barbanegra*: Francis Hume al

almirantazgo, 16 de febrero de 1718; Jonathan «Rose» al almirantazgo, 18 de febrero de 1718.

CAPÍTULO NUEVE

241 *Edicto real*: Jorge I, «A Proclamation for Suppressing of Pirates», Hampton Court: 5 de septiembre de 1717, en *London Gazette*, 17 de septiembre de 1717, p. 1.

242 *El perdón llega primero a Boston*: Algunos historiadores han dado a entender que la noticia del indulto habría llegado antes de la ejecución de los piratas de Bellamy, el 15 de noviembre; pero esta idea no cuenta con apoyo factual. Los siguientes

documentos, por el contrario, demuestran que el edicto llegó a Boston entre el 1 y el 9 de diciembre; a las Bermudas, el 19 de diciembre (si no antes); al HMS *Phoenix*, en Nueva York, el 25 de diciembre; y al HMS *Pearl*, en Virginia, el 3 de enero. Fue un paso lento, el del Atlántico; en parte, porque entre el momento de proclamación del decreto y la llegada de Woodes Rogers a las Bahamas en julio de 1718 no hubo viajes de los navíos de la Royal Navy. Fuentes: ADM 1/1472 f11: Ellis Brand al almirantazgo, *Pearl*, en Virginia: 10 de marzo de 1718; ADM 1/2282 f13: Vincent Pearse al almirantazgo, *Phoenix*, Nueva York: 4 de febrero de 1718; «A Proclamation for Supressing of

Pirates», *Boston News-Letter*, 9 de diciembre de 1717, p. 1; «Benjamin» Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, Bermudas: 3 de febrero de 1718, en *CSPCS* 1717-1718, n.° 345, p. 170.

242 *Juicio de los piratas de Bellamy: TEP.*

242 *Situación de la sala de tribunal, prisión de Boston*: La sala del tribunal ocupaba el extremo occidental (y más elevado) del nuevo Ayuntamiento de ladrillo, con ventanas que miraban hacia la prisión. Sinclair y Catherine F. Hitchings, *Theatre of Liberty: Boston's Old State House*, Boston: Boston Safe Deposit & Trust Company, 1975, pp. 1-6; «Old Boston Prison», placa

conmemorativa instalada en el n.° 26 de Court Street, Boston (MA).

242-243 *Papel de Cotton Mather, citas*: Cotton Mather, «The Diary of Cotton Mather 1681-1724», en *Collections of the Massachusetts Historical Society*, serie 7, vol. 7, Boston: Massachusetts Historical Society, 1911, pp. 448, 483, 490; Cotton Mather, *Instructions to the Living from the Condition of the Dead: A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates, Boston: John Alien, 1717, pp. 17-18, 37-38.*

243 *Bennett envía indultos a Nassau*: Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de febrero de 1718;

«Bermuda Dispatch, February 16», *London Gazette*, 12 de abril de 1718, p. 1.

244 *Reacción de los piratas al edicto*: «Extract of a Letter from South Carolina», 2 de febrero de 1718, en *Weekly Journal or British Gazetteer*, Londres, 3 de mayo de 1718, p. 1.033.

245 *Los piratas contrarios al perdón hacen una propuesta a Jacobo III, y carta de Cammocke*: George Cammocke a la reina María de Módena, St. Germaine (Francia): 28 de marzo de 1718, en *Stuart Papers* 29/49.

246 *Carta jacobita para Cammocke*: Craton, p. 100.

246 *Presas llevadas a Nassau, diciembre de 1717 a enero de 1718*:

Extracto de una carta de Carolina del Sur, 2 de febrero de 1718; «Jamaica Dispatch, March 28», en *Weekly Journal or British Gazetteer*, Londres, 7 de junio de 1718, p. 1; lord Carteret al gobernador Burnet, Whitehall, Londres: 22 de agosto de 1722, *CSPCS* 1722-1723, ref. n.° 267, p. 128; ADM 1/2282 fl3: Vincent Pearse al almirantazgo, *Phoenix*, Nueva York: 3 de junio de 1718; HCA 1/54: declaración de «Benjamin» Sims, Londres: 28 de septiembre de 1721.

247 *Asamblea general de los piratas*: GHP, p. 41.

247 *Los piratas se dispersan (Winter y Brown)*: Clinton V. Black, *Pirates of the West Indies*, Cambridge, RU:

Cambridge University Press, 1989, p. 120; aunque Black afirma, incorrectamente, que Winter, Brown y Barbanegra aceptaron el perdón en Nassau; Peter Earle, *The Pirate Wars*, Nueva York: St. Martin's Press, p. 162.

247 *Los piratas se dispersan*: ADM 1/2282 fl3: Vincent Pearse al almirantazgo, *Phoenix*, Nueva Providencia, Bahamas: 4 de marzo de 1718; Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718; *GHP*, pp. 581-582.

248 *Vincent Pearse recibe el edicto*: ADM 1/2282 fl3: Pearse al almirantazgo, *Phoenix*, Nueva York: 4 de febrero de 1718. Pearse afirma que recibió noticia del indulto «el día 25 del último mes», pero doy por sentado que

se refería a diciembre, dado que se antoja imposible que la proclamación, impresa por el *Boston News-Letter* el 9 de diciembre, tardara dos meses en llegar a Nueva York.

248 *Tormenta del 24-25 de diciembre de 1717*: «News item», *Boston News-Letter*, 6 de enero de 1718, p. 2. Las tormentas invernales también retrasaron la salida del correo postal a caballo en la semana del 9 de diciembre.

248 *Antecedentes de «Pearse»*: *Hardy, p. 34.*

248 *Pearse revisa el Phoenix*: ADM 51/690: entradas de diciembre de 1717-febrero de 1718. Pearse anota en su cuaderno de bitácora que marchó hacia Nueva York «tras haber instalado medio

aparejo nuevo».

248 *Especificaciones e historia del «Phoenix»*: Lyon, pp. 37-38; ADM 33/298: HMS «*Phoenix*» *Pay Book*, 1716-1718.

249 *El «Phoenix» parte de Nueva York*: Pearse al almirantazgo, «*Phoenix*», Nueva York: 4 de febrero de 1718; ADM 51/690: entrada de 6 de febrero de 1718.

249 *El «Phoenix» llega a Nassau*: ADM 51/690: entradas de 22 y 24 de febrero de 1718; Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718.

249 *Identidad y viaje a la costa del teniente Symonds*: Compendio de una carta de Robert Maynard al teniente Symonds, Carolina del Norte: 17 de

diciembre de 1718, en el *Weekly Journal or British Gazetteer* de Londres, 25 de abril de 1719, p. 1.339.

250 *El «Phoenix» se enfrenta con Vane y toma el «Lark»*: ADM 51/690: entrada del 24 de febrero de 1718.

250 *Vane y el «Lark»*: ADM 51/690: entrada del 24 de febrero de 1717.

251-352 *Pearse se reúne con los jefes piratas y libera a Vane*: ADM 51/690: entrada del 24 de febrero de 1718.

252 *Perdón de los piratas y lista de indultados*: ADM 51/690: entradas de 24-28 de febrero de 1718; ADM 1/2282 fl3: «A List of the Names of such Pirates as Surrendered themselves at Providence to Capt. Vincent Pearse», Nassau, Bahamas: 26 de febrero a 11 de

marzo de 1718.

252 *Pearse calcula 500 piratas, comentarios optimistas*: Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718; Pearse al almirantazgo, 4 de marzo de 1718.

252 *Descripción de Edward England*: GHP, p. 114.

252 *Varias balandras entran y salen de Nassau*: ADM 51/690: entradas de 1-7 de marzo de 1718.

252 *Hechos del 1 de marzo*: Ibid., entrada del 1 de marzo de 1718.

252 *Los piratas se dispersan (Jennings)*: Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de febrero de 1718; «Bermuda Dispatch, February 16», *London Gazette*, 12 de abril de 1718, p. 1.

252 *Los piratas se dispersan (en mercantes)*: «Philadelphia Dispatch, March 5», *Boston News-Letter*, 17 de marzo de 1718, p. 2; Francis Leslie a Bennett, Nassau: 10 de enero de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 345iii, p. 171.

252 *Descripción de Jack Rackham*: GHP, pp. 148, 620.

253 *Vane captura una balandra de Jamaica*: Ibid., p. 141; ADM 51/690: entrada del 21 de marzo de 1718.

253 *Orientación del puerto de Nassau*: «Nassau Harbor», mapa de Little, p. 183; Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718.

254 *Vane saquea balandra en el puerto, Pearse contraataca: GHP*, p. 141; ADM 51/690: entrada del 22 de

marzo de 1718; Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718.

254 *Citas sobre el cambio de estado de ánimo en Nassau*: ADM 51/690: entrada del 22 de marzo de 1718; Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718.

254 *Los piratas queman barcos en Nassau*: ADM 51/690: entrada del 29 de marzo de 1718.

254 *Hombres de Hornigold, petición de barco de guerra*: «Rhode Island Dispatch, March 28», *Boston News-Letter*, 31 de marzo de 1718, p. 2; «New York Dispatch, March 10», *Boston News-Letter*, 18 de marzo de 1718, p. 2; Vincent Pearse al almirantazgo, 4 de marzo de 1718.

255 *Vane se escapa de Nassau, junto*

con 24 piratas: Ibid., entradas de 18-19 de marzo de 1718; *GHP*, p. 141.

255 *Vane regresa con el»Lark*», *amenaza al «Phoenix*», *rema a la orilla*: Ibid.: entradas de 31 de marzo y 1 de abril de 1718; *GHP*, p. 141; Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718.

255 *Crece la tripulación de Vane: GHP*, p. 141; Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718.

255 *Vane apresa dos barcos en el puerto de Nassau*: ADM 51/690: entrada de 2 de abril de 1718.

256 *Bennett sobre la situación de Pearse, que se deteriora*: Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de mayo de 1718, p. 260.

256 «*Phoenix» en llamas,*

embarrancado: ADM 51/690: entradas de 7-10 de abril de 1718.

256 *Deserción de hombres del «Phoenix»*: Pearse al almirantazgo, 3 de junio de 1718; ADM 1/2282 fl3: Pearse al almirantazgo, «*Phoenix*», Plymouth (Inglaterra): 21 de enero de 1722.

256 *El «gran Diablo» en el golfo de México*: «Jamaica Dispatch, March 28», *Weekly Journal or British Gazetteer*, Londres, 7 de junio de 1718, p. 1.

256 *Barbanegra, Bonnet cerca de Veracruz, amenazan al «Adventure»*: «From a letter of Crown Galley of Jamaica», *Weekly Journal or British Gazetteer*, Londres, 27 de septiembre de 1718, p. 1.161.

256 *Especificaciones y dimensiones*

de la fragata «Adventure»: Lyon, p. 25; «A List of His Majesty's Ships and Vessels employed and to be employed at the British Governments and Plantations in the West Indies», *London Gazette*, 17 de septiembre de 1717, p. 1.

257 *Bonnet contra el «Protestant Caesar»*: «Report of William Wyer, May 31», *Boston News-Letter*, 16 de junio de 1718, p. 2.

257 *Barbanegra destituye a Bonnet: GHP*, p. 22; «The Trials of Major Stede Bonnet and Thirty three Others», en Francis Hargrave, *A Complete Collection of State Trials and Proceedings for High Treason*, 4.ª ed., vol. VI, Londres: T. Wright, 1777, p. 183.

258 *Apresados «Adventure, Land of Promise»*: «Report of Thomas Newton», *Boston News-Letter*, 16 de junio de 1718, p. 2; *TSB*, pp. 44-45.

258 *Apresado el «Protestant Caesar»*: «Report of William Wyer, May 31»; *GHP*, p. 72; *TSB*, pp. 44-45.

260 *Vane captura doce barcos*: CO 37/10, n.° 10viii: declaración de John Tibby, Bermudas: 24 de mayo de 1718. Las siete balandras de las Bermudas eran, por orden de captura: dos innominadas, cuyos capitanes eran Daniel Styles y James Borden; *William & Mary* (Edward North); *Diamond* (John Tibby); *Penzance* (William Hall); *Samuel* (Joseph Besea); y otra balandra de la que no sabemos el nombre,

capitaneada por John Penniston. Los otros barcos fueron el *Betty*, de Jamaica («Benjamin» Lee); una balandra jamaicana a las órdenes de John Gainsby; el *Fortune*, de Jamaica, de veintiséis pies (George Guy); una balandra de Nueva York (Samuel Vincent); y una nave de Boston, con el capitán Richards.

260 *Thomas Brown y la venganza de Vane*: CO 37/10, n.° l0i: Declaración de Samuel Cooper, Bermudas: 24 de mayo de 1718; CO 37/10, n.° l0v: declaración de Nathaniel Calling, Bermudas: 17 de mayo de 1718; CO 37/10, n.° l0vi: declaración de Joseph Besea, Bermudas: 28 de mayo de 1718.

261 *Barcos de las Bermudas en las*

Bahamas: Bennett al Consejo de Comercio, 31 de mayo de 1718.

261 *Torturas en el «William & Mary»*: CO 37/10, n.° l0ii: Declaración de Edward North, Bermudas: 22 de mayo de 1718; CO 37/10, n.° vii: declaración de Nathaniel North, Bermudas: 22 de mayo de 1718.

261 *Torturas en el «Diamond»*: Declaración de Nathaniel Calling; Declaración de Samuel Cooper.

261 *Amenaza de atacar las Bermudas*: Bennett al Consejo de Comercio, 31 de mayo de 1718; Declaración de Samuel Cooper.

261 *Perdición del rey Jorge*: Declaración de Edward North; declaración de Samuel Cooper.

261 *Nuevas capturas, nuevos tripulantes: TJR*, pp. 38, 40; CO 37/10, n.° 10iv: declaración de James Mack-Cuelle, Bermudas: 16 de mayo de 1718; declaración de Edward North.

262 *Barbanegra, Bonnet llegan a Nassau*: Hargrave (VI), p. 164.

263 *Composición y elementos de la flota de Rogers*: CO 23/1, n.° 31: «Memorial from the Copartners for carrying on a trade and settling the Bahamas Islands», Londres: 19 de mayo de 1721.

264 *Documentos de la SPCK* (*Asociación para la Promoción del Conocimiento Cristiano*): Little, p. 180.

264 *Inversión conjunta, seis socios, parte de Rogers*: «Memorial from the

Copartners», 19 de mayo de 1721; Little, p. 180; CO 23/12/2: Woodes Rogers apela al rey, 1726.

264 *Biografía y citas de William Fairfax*: D. Jackson, ed., *The Diaries of George Washington*, vol. 1, Charlottesville (VA.): University Press of Virginia, 1976, p. 3n; William Fairfax a Anna Harrison Fairfax, *Delicia*, estuario del Nore (Inglaterra): 19 de abril de 1718, en Edward D. Neill, *The Fairfaxes of England and America in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Albany (NY): Joel Munsell, 1868, pp. 70-71.

264 *Especificaciones de los HMS «Rose», «Milford», «Shark»: Lyon, pp. 26, 37.*

264 *Fecha de salida (del estuario del Nore, Támesis)*: ADM 51/892 pt. 2: entrada de 22 de abril de 1718; ADM 51/801: entrada de 22 de abril de 1718.

266 *Parada en la zona del raque de Florida*: TSB, p. 45.

266 *Capturas de camino a Charleston*: GHP, p. 74; Hargrave (VI), p. 164.

266 *Movimientos de Burgess, Ashworth*: CO 5/508: «South Carolina Imports for the 25th March to the 24th June 1718», pp. 51, 54; CO 5/508: «South Carolina Exports for the 25th March to the 24th June 1718», pp. 59-61.

267 *Llegada a Charleston, se apresa al práctico*: Gobernador Johnson a los

lores propietarios de Carolina, Charlestown (SC): 18 de junio de 1718, según se cita en Edward McGrady, *The History of South Carolina Under the Proprietary Government, 1670-1719*, Nueva York: Macmillan Company, 1897.

267 *Capturas de barcos en la barra de Charleston*: C05/508: «South Carolina Imports», p. 54; CO 5/508: «South Carolina Exports», p. 60; «South Carolina Dispatch, June 6», *Boston News-Letter*, 7 de julio de 1718, p. 2; «Philadelphia Dispatch, June 26», *Boston News-Letter, 7* de julio de 1718, p. 2; CO 5/1265: carta a los lores propietarios de Carolina, Charlestown (SC): 13 de junio de 1718; Testimonio de Ignatius Pell, p. 164; *GHP*, p. 74.

268 *Interrogatorio de Wragg, asamblea y exigencias de los piratas*: GHP, pp. 88-89.

268 *Ochenta prisioneros*: GHP, p. 91.

268 *Acontecimientos en Charleston: GHP*, pp. 89-91; carta a los lores propietarios de Carolina, 13 de junio de 1718.

270 *Piratas vistos como héroes en Charleston*: Hargrave (VI), p. 163.

270 *Johnson ofrece el perdón a Barbanegra*: Spotswood a lord John Cartwright, Williamsburg (VA): 14 de febrero de 1718, en R. A. Brock (1882), p. 273.

270 *Saqueos; destrucción de cargamentos; el capitán Hurst, prisionero*: «South Carolina Dispatch,

June 6», *Boston News-Letter*, 7 July 1718, p. 2; "Philadelphia Dispatch, June 26", *Boston News-Letter, 1* de julio de 1718, p. 2; carta a los lores propietarios de Carolina, 13 de junio de 1718.

270 *Captura de los Princess*, «*William» de Boston*: Carta a los lores propietarios de Carolina, 13 de junio de 1718; C05/508: «South Carolina Imports», pp. 54-55; *TSB*, p. 44.

271 *Docena de fraile*: TSB, p. 48.

271 *Se jura venganza contra los habitantes de Nueva Inglaterra*: «South Carolina Dispatch, June 6», *Boston News-Letter*, 7 de julio de 1718, p. 2.

271 *Barbanegra, molesto con Richards por no quemar el «William»*: TSB, p. 44.

271 *Citas del diario de Barbanegra*: GHP, p. 86.

272 *Supuesto plan para interceptar la flota española del tesoro*: TSB, p. 45.

273 *Ensenada, canal y pueblo de Beaufort en 1718*: John T. Wells y Jesse E. McNinch, «Reconstructing Shoal and Channel Configuration in Beaufort Inlet», *Southeastern Geology*, vol. 40, n.° 1 (febrero de 2001), pp. 11-18; Charles L. Paul, «Colonial Beaufort», *North Carolina Historical Review*, vol. 42, 1965, pp. 139-152; visita del autor a Beaufort (NC): 17 de abril de 2005.

273 *Barbanegra hace varar al «Queen Anne's Revenge»*: Richard W. Lawrence y Mark Wilde-Ramsing, «In Search of Blackbeard: Historical and

Archeological Research at Shipwreck Site ooo3BUI», *Southeastern Geology*, vol. 40, n.° 1 (febrero de 2001), pp. 7-9; *TSB*, p. 46; «Philadelphia Dispatch, June 26», *Boston News-Letter, 1* de julio de 1718, p. 2.

273 *Barbanegra traiciona a Bonnet y otros piratas*: Hargrave (VI), pp. 163, 167; «New York Dispatch, July 14», *Boston News-Letter*, 21 de julio de 1718, p. 2.

274 *Descripción de Bath*: Herbert R. Paschal Jr., *A History of Colonial Bath*, Raleigh (NC): Edwards & Broughton Co., 1955, pp. 3238; *Historic Bath Walking Tour* (opúsculo), Bath (NC): Historic Bath Historie Sites; visita del autor a Bath (NC): 16 de abril de 2005.

274 *Antecedentes y hogar de Charles Eden*: Wilson & Fiske, vol. 7, p. 301; Lee, pp. 55-65.

275 *Los hombres de Barbanegra se dispersan*: Spotswood a lord John Cartwright, 14 de febrero de 1718; Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, Williamsburg (VA): 22 de diciembre de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 800, p. 430.

275 *Barbanegra en Plum Point*. Lee, p. 62 (cita entrevistas con habitantes ya ancianos de Bath, realizadas durante un viaje de investigación en 1966).

275 *Barbanegra se casa en Bath: GHP*, p. 76; Lee, pp. 74-75; ADM 1/1826 f2: George Gordon al almirantazgo, Londres: 12 de septiembre

de 1721.

275 *Barbanegra se entretiene con los propietarios de plantaciones*: GHP, p. 77.

276 *Muerte de María de Módena; fracaso del plan Estuardo*: Hector McDonnell, *The Wild Geese of the Antrim McDonnells*, Dublín: Irish Academic Press, p. 81.

276 *Jennings con patente de corso de Bennett*. «Piscatiqua (Portsmouth, NH) Dispatch, July 4», *Boston News-Letter*, 7 de julio de 1718, p. 2.

276 *Vane se marcha con setenta y cinco hombres*: GHP, p. 141.

277 *Captura del «Richard & John»*: TJR, pp. 38, 40.

277 *Captura del barco francés y la*

nave de dos mástiles: GHP, pp. 141-142. La nave francesa no estaba en posesión de Vane cuando apresó el *Richard & John*, pero se hace referencia a ella de forma regular en lo relativo a los hechos del 4 de julio, por lo que cabe suponer que fue su buque insignia durante la captura del *St. Martin*.

277 *Captura del «St. Martin»*: ADM 1/2649, f11: Actas del tribunal del vicealmirantazgo, Nassau: 7-9 de agosto de 1718 (especialmente, testimonio de Jacques Blondez); *GHP*, p. 141; nótese que en su declaración Blondez alude a una fecha «de nuevo estilo», es decir, calculada según el calendario gregoriano (1 de julio); ADM 1/2649 f11: «An account of the Wines, Flower

& Beef belonging to the Brigantine called the *St. Martin* of Bordeaux».

278 *Captura de balandros frente a isla Harbor; Vane en Nassau, 4 a 24 de julio: GHP*, p. 142; ADM 1/2649, f11: Actas del tribunal del vicealmirantazgo, Nassau: 7-9 de agosto de 1718 (testimonios de Robert Brown, William Harris, John Draper, John Fredd).

279 *Llega Rogers*: ADM 51/801: entradas de 24 y 25 de julio de 1718.

CAPÍTULO DIEZ

281 *Disposición de la flota de Rogers, noche del 24 de julio*: ADM 1/2282 f2, George Pomeroy al almirantazgo, Nueva York, 3 de

septiembre de 1718; ADM 51/406 pt. 4, entradas del 23 al 25 de julio de 1718; ADM 51/801, pt. 4, entradas del 24 al 25 de julio de 1718; ADM 51/892, entradas del 24 al 25 de julio de 1718.

282 *Vane dispara al «Rose», escena en el puerto*: ADM 51/801, pt. 4, entrada del 25 de julio de 1718; *GHP*, p. 143; CO 23/1, n.° 31, «Memorial from the Copartners for carrying on a trade and settling the Bahamas Islands», Londres, 19 de mayo de 1721; CO 23/1, n.° 17: «Testimonial of Samuel Buck on the State of the Bahama Islands», 2 de diciembre de 1719.

282 *El teniente se encuentra con Vane*: ADM 51/801, pt. 4, entrada del 25 de julio de 1718.

282 *Carta de Vane*: Charles Vane a Woodes Rogers, Nassau, 24 de julio de 1718, en *GHP*, p. 142.

284 *Barco incendiario de Vane*: ADM 51/406, pt. 4, entrada del 25 de julio de 1718; ADM 51/801, pt. 4, entrada del 25 de julio de 1718; ADM 51/892, entrada del 25 de julio de 1718; *GHP*, p. 143.

285 *Vane toma el Katherine, se lleva suministros y hombres de la ciudad. GHP*, p. 143; CO 23/1, n.° l0viii: declaración de Richard Taylore [*sic*‡, Nassau, 4 de agosto de 1718; ADM 51/406, pt. 4, entrada del 25 de julio de 1718.

285 *Maderos ardientes*: Rogers al Consejo de Comercio, Nassau, 31 de

octubre de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 737, p. 372.

285 «*El Delicia» y el «Milford embarrancan*»: ADM 51/406, pt. 4, entrada del 25 de julio de 1718; Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p. 372.

286 *El «Buck» y otra balandra persiguen a Vane*: ADM 51/801, pt. 4, entrada del 25 de julio de 1718; ADM 51/892, entrada del 25 de julio de 1718; *GHP*, p. 143; George Pomeroy al almirantazgo, 3 de septiembre de 1718; Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718.

286 *Desembarco y recepción de Rogers*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p.

372; *GHP*, pp. 616-617.

287 *Estado del fuerte*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p. 374; *GHP*, p. 615.

287 *Alojamientos para los soldados y los colonos*: GHP, pp. 617-619.

287 *Nombramiento del consejo de gobierno*: CO 23/1, n.° l0ii: Actas del Consejo del 1 de agosto de 1718; Woodes Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 372-373.

287 *Población pirata y no pirata*: «Testimonial of Samuel Buck on the State of the Bahama Islands», 2 de diciembre de 1719.

287 *Planes de trabajo de Rogers*: CO 23/1, n.° l0ii: Actas del Consejo para el

5, el 20 y el 28 de agosto de de 1718.

287 *Llegada del «Samuel»*: ADM 51/892, entrada del 1 de agosto de 1718.

288 *Mensaje de Vane*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 376-377.

288 *Informe de Richard Taylor*: Declaración de Richard Taylore.

288 *Las enfermedades azotan Nassau*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 373-374; ADM 51/801, pt. 4, entrada de 8-9 de agosto de 1718; ADM 51/406, pt. 4, entradas del 6 al 13 de agosto de 1718; CO 23/1, n.° 10i: «A general list of soldiers, sailors and passengers deceased since we arrived at Providence», Nassau, octubre de 1718;

«Testimonial of Samuel Buck».

288 *Enfermedad de Rogers*: CO 23/1, n.° 10ii: Actas del Consejo del 29 de agosto de 1718; CO 23/12/2: «Woodes Rogers Appeal to the King», Londres, 1726.

289 *Rogers a propósito de la haraganería local*. CO 23/1, n.° 15: Rogers al Consejo de Comercio, 29 de mayo de 1719; Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p. 374.

289 *Rogers negocia con Chamberlaine*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p. 376.

290 *Los «Milford», «Shark» abandonan Nassau*: ADM 51/406, pt. 4,

entrada del 16 de agosto de 1718.

290 *Los hombres de Vane en un bote, noticias de Joseph Cockram*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 376; CO 23/1, n.° l0iii: declaración de Thomas Bowlin y otros cuatro hombres, Nassau, 8 de septiembre de 1718.

291 *Pérdida del «Buck», historia de Walter Kennedy*: ADM 51/801, pt. 4, entrada del 10 de septiembre de 1718; CO 23/1, n.° 31: «Memorial from the Copartners for carrying on a trade and settling the Bahamas Islands», Londres, 19 de mayo de 1721; ADM 1/1597 folio 11: Peter Chamberlaine al almirantazgo, *Milford*, en Nueva York, 20 de noviembre de 1718; Arthur L. Hayward

(ed.), *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, George Roudedge & Sons, 1927 (publicado originalmente en Londres, John Osborn, 1735), pp. 35-36.

291 *Negociaciones y partida de Whitney*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 376; ADM 51/801, pt. 4, diario de a bordo del *Rose*, entrada del 14 de septiembre de 1718; CO 23/13, Rogers al secretario Craggs, Nassau, 24 de diciembre de 1718.

291 *Noticias de la llegada de Vane*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p. 376.

292 *Apresamiento del «John & «Elizabeth»*: TJR, pp. 26, 35, 37.

292 *Apresamiento del «John & Elizabeth» de Barbados*: GHP, p. 135.

292 *Relato pirata del «Weekly Journal»*: «News from a ship newly arrived from South Carolina», *Weekly Journal or British Gazetteer*, Londres, 27 de diciembre de 1718, p. 1.238.

293 *Capturas de Vane en Charleston*: «Rhode Island Dispatch, October 10», *Boston News-Letter*, 20 de octubre de 1718, p. 2; Gobernador y Consejo de Carolina del Sur al Consejo de Comercio, Charlestown (SC), 21 de octubre de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 730, p. 366; CO 5/508: «South Carolina Imports for the 24th June to the 29th September 1718», p. 64.

293 *Deserción de Yeats*: «Rhode

Island Dispatch, October lo», *Boston News-Letter*, 20 de octubre de 1718, p. 2.

294 *Capturas de «Emperor»* y «*Neptune*»: «Protest of Captain King, Commander of the *Neptune*», Nassau: 5 de febrero de 1719, en *GHP*, p. 144; declaración de Joseph Aspinwall, Londres: 28 de julio de 1719, en Peter Wilson Coldham (ed.), *English Adventurers and Emigrants 1661-1733*, Baltimore: Genealogical Publishing Inc., 1985, p. 150; CO 5/508: «South Carolina Exports for the 24th June to the 29th September 1718», p. 68. El *Neptune* desplazaba trescientas toneladas a las órdenes del capitán John King; el *Emperor*, comandado por

Arnold Powers, cincuenta.

294-295 *Bonnet busca una patente de corso*: Bonnet obtuvo permiso de salida del gobernador Eden, quien apoyó oficialmente su marcha a Santo Tomás. Hargrave (VI), pp. 164, 185.

295 *Votos a favor de Robert Tucker, caso omiso a Bonnet*. Ibid., pp. 162, 164, 184-185.

295 *Al Revenge le quedan sólo diez o doce barriles de provisiones*: Ibid., p. 167.

295 *Nombres falsos de Bonnet, nuevo nombre para el «Revenge»*: Ibid., p. 161; TSB, p. 46.

295-296 *Comercio con lo saqueado*: TSB, p. 46; GHP, p. 98.

296 *Heridas causadas por Tucker*:

Hargrave (VI), p. 173.

296 *Brindis por Jacobo Estuardo en Lewes, Tucker como «padre»*: Ibid., p. 166.

296 *Los piratas escapan a y de Rhode Island*: «Rhode Island Dispatch, August 8», *Boston News-Letter*, 11 de agosto de 1718, p. 2; *TSB*, p. 46; «Rhode Island Dispatch, August 15», *Boston News-Letter*, 18 de agosto de 1718, p. 2.

297 *Relato de la batalla en cabo del Miedo*: Gobernador y Consejo de Carolina del Sur al Consejo de Comercio, 21 de octubre de 1718, pp. 366-367; *GHP*, pp. 100-102.

297 *Huida frustrada en cabo del Miedo*: Hargrave (VI), p. 178.

297 *Citas sobre la condición de los*

negros: Ibid.; *TSB*, p. 48. El cautivo mulato Thomas Gerrat fue juzgado más tarde y se lo declaró «no culpable» de piratería.

298 *Los piratas quieren ir a Santo Tomás*: TSB, p. 47.

298 *Los hombres de Barbanegra roban mercantes*: ADM 1/1472 f11: Brand al almirantazgo, *Lyme*, en Virginia: 6 de febrero de 1719.

298 *Los hombres de Barbanegra causan problemas en Bath; Barbanegra obtiene permiso para ir a Santo Tomás*: Declaración del gobernador Charles Eden ante el Consejo de Carolina del Norte, Chowan (NC): 30 de diciembre de 1718, en William L. Saunders, *Colonial Records of North Carolina*,

vol. II, Raleigh (NC): P. M. Hale, 1886, p. 322.

298 *Barbanegra en Filadelfia*: John F. Watson, *Annals of Philadelphia and Pennsylvania*, vol. II, Philadelphia: John Pennington &; Uriah Hunt, 1844, pp. 216-218; Lee, p. 78.

298 *Barbanegra apresa barcos franceses cerca de las Bermudas*: Alexander Spotswood al secretario Craggs, Williamsburg (VA): 26 de mayo de 1719, en Brock (1882), pp. 316-319; Actas del Consejo de Carolina del Norte, Chowan (NC): 27 de mayo de 1719, en Saunders (1886), p. 341; Spotswood a los lores del Comercio, Williamsburg (VA): 26 de mayo de 1719, en Brock (1882), p. 323.

299 *Saqueo de barco francés, hombres heridos en Ocracoke*: «Rhode Island Dispatch, November 14», *Boston News-Letter*, 17 de noviembre de 1718, p. 2; Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719.

300 *Barbanegra ataca a William Bell*: Ibid., p. 342; Testimonio de William Bell, Chowan (NC): 27 de mayo de 1719, en Saunders (1886), pp. 342-343.

300 *Barbanegra va a Bath*: Actas del Consejo de Carolina del Norte, 27 de mayo de 1719, p. 341.

300 *Barbanegra se reúne con Knight*: Ibid., pp. 341-342.

300 *Barbanegra va a Bath, pretende que el barco francés ha naufragado*:

Spotswood a los lores del Comercio, Williamsburg (VA): 26 de mayo de 1719, en Brock, p. 323; Testimonio de Tobias Knight, Chowan (NC): 27 de mayo de 1719, en Saunders (1886), p. 347.

300 *Azúcar de los piratas en el granero de Knight*: Resumen del testimonio de Ellis Brand, dado en Virginia, 12 de marzo de 1718, Actas del Consejo de Carolina del Norte, Chowan (NC): 27 de mayo de 1749 en Saunders (1886), p. 346; ADM 1/1472 f11: Brand al almirantazgo, Galleons Reach, Inglaterra: 14 de julio de 1719.

301 *Barco francés, quemado*: Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, Williamsburg (VA): 11 de

agosto de 1719, en *CSPCS 1719-1720*, n.° 357, p. 207.

CAPÍTULO ONCE

304 *Descripción y población de Virginia*: Brock (1882), p. xi; Doyle, pp. 32-39.

304 *Descripción de Williamsburg*. Samuel Chamberlain, *Behold Williamsburg*, Nueva York: Hastings House, 1947, pp. 3, 9; A. Lawrence Kocher y Howard Dearstyne, *Colonial Williamsburg: Its Buildings and Gardens*, Williamsburg (VA): Colonial Williamsburg, 1949, pp. 3-17.

304 *Palacio del Gobernador*. «Instructions to William Bird, Agent for

the Colony of Virginia», Williamsburg (VA): 20 de noviembre de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 808iib, p. 435; Kocher y Dearstyle, pp. 21, 52-55.

304 *Negocios de Spotswood con terrenos*: Lee, pp. 97-99.

304 *Otros negocios de Spottswood*: «Address of the House of Burgesses of Virginia to the King», Williamsburg (VA): 20 de noviembre de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 808iia, p. 434; «Instructions to William Bird», pp. 434-435.

304 *Rogers emplea a Hornigold, Cockram*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p. 376.

305 *Actividades de Rogers mientras*

espera el regreso de Hornigold, 150 piratas abandonan la isla: Woodes Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 376-377.

305 *Actividades de Hornigold y Vane en cayo Tortuga Verde*: Protesta del capitán King, en *GHP*, pp. 145-146; declaración de Joseph Aspinwall, en Coldham, pp. 150-151.

305 *Captura de Woodall, más moral de Rogers*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 376-377.

306 *Piratas apresados en cayo Tortuga Verde*: CO 23/1: «Trial & Condemnation of Ten Persons for Piracy at New Providence, Nassau»: 1º de diciembre de 1718; Rogers al Consejo

de Comercio, 31 de octubre de 1718, pp. 377-378; Rogers al secretario Craggs, 24 de diciembre de 1718.

308 *Asamblea para decidirla suerte de los prisioneros*: CO 23/1, n.° 18: Actas de consultas privadas, Nassau: 28 de noviembre de 1718.

308 *Vane, Barbanegra en Ocracoke: GHP*, 138; ADM 1/1826: Spotswood a George Gordon, Williamsburg (VA): 24 de noviembre de 1718; en la carta, Spotswood informa a Gordon de que «a los piratas de Ocracoke se les han unido otras tripulaciones piratas, de modo que ya son, según se dice, 170 hombres».

309 *Secreto de Spotswood, simpatía con los piratas en Virginia*: Spotswood a lord Carteret, Williamsburg (VA): 14

de febrero de 1719, en Brock (1882), p. 274; Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, Williamsburg (VA): 22 de diciembre de 1718, en *CSPCS 1717-1718*, n.° 800, pp. 430-432; ADM 1/1472: Ellis Brand al almirantazgo, Whorstead, Inglaterra: 8 de abril de 1721.

309 *Brand, Gordon se reúnen con Spotswood tras el juicio de Howard*: Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719.

310 *Dimensiones de «Lyme», «Pearl»*: Lyon, pp. 26, 36.

310 *Botín para Thatch*: Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, 22 de diciembre de 1718, p. 432.

310 *Ordenes de Gordon; dimensiones*

y pertrechos de «Jane», «Ranger»: ADM 51/672 p3: entrada de 17 de noviembre de 1718; resumen de una carta de Robert Maynard a Mr. Symonds, del «*Phoenix*», Carolina del Norte: 17 de diciembre de 1718, en *Weekly Journal or British Gazette*, Londres, 25 de abril de 1719, p. 1.339.

310 *Maynard como oficial de más edad*: ADM 1/1826 £2: George Gordon al almirantazgo, *Pearl*, bahía de Carlisle, Jamaica: 10 de marzo de 1718.

311 *Edmund Hyde*: Resumen de una carta de Robert Maynard a Mr. Symonds, p. 1.339; la graduación y el nombre completo de Hyde se halla en ADM 33/311: *Paybook of the Pearl*, donde se lo enumera como «fallecido en

la captura del pirata Teach» (Thatch, Barbanegra).

312 *Hora de salida el 17 de noviembre*: Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719.

312 *Descripción de la zona de Edenton (Chowan)*: William Gordon al secretario, Londres: 12 de mayo de 1709, en Saunders (1886), pp. 711-714; Doyle (1907), pp. 44-47.

312 *Maurice Moore, Edward Moseley*: Lee, pp. 157-160.

312 *Brand en Edenton, Bath*: Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719.

313 *Maynard en Roanoke, estrecho de Currituck*: Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719.

313 *Barbanegra fortifica Ocracoke,*

acompañado de 170 hombres: Spotswood al Consejo de Comercio, 22 de diciembre de 1718, p. 430; ADM 1/1826: Spotswood a George Gordon, Williamsburg (VA): 24 de noviembre de 1718.

314 *Maynard llega a Ocracoke*: Ellis Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719.

314 *Viajes de Barbanegra, carta de Knight, bebida con Oddell*. ADM 1/1826 f2: George Gordon al almirantazgo, Londres: 14 de septiembre de 1721; Tobias Knight a Edward Thatch, Bath (NC): 17 de noviembre de 1718, en Saunders (1886), pp. 343-344; *GHP*, pp. 80, 83.

315-318 *Relato de la batalla*: Ibid.;

Resumen de la carta de Robert Maynard a Mr. Symonds, p. 1.339; «Rhode Island Dispatch, February 20», *Boston News-Letter*, 2 de marzo de 1719, p. 2; *GHP*, pp. 79-83; Carta de George Gordon al almirantazgo, 14 de septiembre de 1721; ADM 33/311: *Paybook of the Lyme* (para la identidad del difunto timonel Alien Arlington).

318 *Bienes encontrados por Maynard*: Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 17 i9; George Gordon al almirantazgo, 14 de septiembre de 1721.

318 *Cabeza cortada y cuerpo de Barbanegra*: Resumen de la carta de Robert Maynard a Mr Symonds, p. 1.339; ADM 51/672 p5: entrada de 3 de enero de 1719; Lee, p. 124.

318 *Maynard llega a Bath*. Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719; *GHP*, p. 83.

318 *Brand sobre Knight*. Brand al almirantazgo, 14 de julio de 1719; resumen del testimonio de Ellis Brand, dado en Virginia, Saunders (1886), p. 344.

318 *Notas de la cartera de Thatch*, otras pruebas: Ibid.

318 *Knight muestra a Brand bienes robados*: Ibid.

319 *Eden entrega esclavos y azúcar*. ADM 1/1472 f11: Brand al almirantazgo, *Lyme*, Virginia: marzo de 1719; Brand al almirantazgo, 6 de febrero de 1719.

319 *Maynard regresa a Virginia*:

ADM 51/672 pt. 5: entrada de 3 de enero de 1719.

319 *Cabeza entregada a Spotswood y exhibida*: Resumen de algunas cartas de Virginia, *Weekly Journal or British Gazette*, Londres, 11 de abril de 1719, p. 1.229; Watson (II, 1844), p. 221.

319 *Cancioncilla de «Benjamin» Franklin*: Lee, pp. 228-229.

319 *Juicio y ejecución de los piratas de Barbanegra*: Por desgracia, las actas del juicio se perdieron; al parecer, en el incendio que devoró el Capitolio virginiano en 1747. Hay unos pocos relatos fragmentarios en *GHP*, p. 86, y Saunders (1886), pp. 341-344. Véase también Lee, pp. 136-142.

319-320 *Juicio de Tobias Knight*.

Actas completas en «Minutes of North Carolina Governing Council», Chowan (NC): 27 de mayo de 1719, en Saunders (1886), pp. 341-349.

320 *Eden contra Brand, Spotswood*. Spotswood al secretario Craggs, 26 de mayo de 1719, en Brock (1882), pp. 316-319.

320 *Problemas de Moore y Moseley*: Lee, pp. 161-167.

320 *Pleito de Maynard*: George Gordon al almirantazgo, 14 de septiembre de 1721; Lee, p. 139.

320 *Bonnet escapa, Richard Tookerman*: HCA 1/55: Información de William Rhett, Jr., Londres: 28 de septiembre de 1721; *GHP*, p. 102; Hargrave (VI), pp. 162-163; Shirley

Carter Hughson, *The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670-1740*, Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1894, pp. 99-101.

321 *Disturbios para liberar a los piratas*: Hargrave (VI), p. 164.

322 *Juicio y ejecución de los hombres de Bonnet*: Ibid., p. 183.

322 *Rhett apresa de nuevo a Bonnet*. Información de William Rhett, Jr.; *GHP*, pp. 102-103; *GHP*, pp. 102-103; CO 23/1, n.° 12i: Mr. Gale a Thomas Pitt, Charlestown (SC): 4 de noviembre de 1718; «Rhode Island Dispatch, December 9», *Boston News-Letter, 29* a diciembre de 1718, p. 2.

322 *Sentencia de Trott*. Hargrave (VI), p. 188.

323 *Intervenciones para salvar la vida de Bonnet*: GHP, p. 111.

323 *Siete aplazamientos; enfado de los comerciantes*: «*By Letters from Carolina of December 8*», Applebee's Original Weekly Journal, *Londres: 28 de febrero de 1719, p. 1.363.*

323 *Carta de Bonnet a Johnson*: Stede Bonnet al gobernador Johnson, Charlestown (SC), noviembre o diciembre de 1719, en *GHP*, pp. 112-113.

324 *Influencia de los hechos de Charleston en Rogers*: Actas de consultas privadas, Nassau: 28 de noviembre de 1718.

324 *Muere el cirujano de la Compañía Independiente*: James Buett

había muerto a principios de enero de 1719, cuando fue reemplazado por John Howell, el médico antes codiciado por Hornigold y Bondavais. CO 23/13, n.° 47: Actas del Consejo de las Bahamas, Nassau: 12 de enero de 1719.

324 *Pérdida del «Willing Mind»*, *marcha del «Samuel»*: El *Samuel* zarpó hacia Inglaterra el 11 de noviembre, mientras que el *Willing Mind* se perdió mientras transportaba cargamento recuperado en cayo Tortuga Verde. CO 23/13, n.° 20: Woodes Rogers al secretario Craggs, Nassau: 24 de diciembre de 1718; protesta del capitán King, en *GHP*, p. 147.

324 *Juicio de los piratas de Nassau*: CO 23/1: «Trial and Condemnation of

Ten Persons for Piracy at New Providence», Nassau: 10 de diciembre de 1718 (en adelante: Juicio de Nueva Providencia).

324 *Piratas en las murallas de Fort Nassau, horcas: Ibid.*: GHP, p.43.

324 *Rogers libera a Rounsivell*: Rogers al secretario Craggs, p. 24, diciembre de 1718.

326 *Últimas palabras y ejecución de Morris*: Juicio de Nueva Providencia.

327 *Intento de golpe contra Rogers*: C023/13, n.° 28, Rogers al secretario Craggs, Nassau: 24 de enero de 1719.

328 *Fuerza de Eleuteria, ataque de Vane*: Rogers al Consejo de Comercio, 31 de octubre de 1718, p. 375; *GHP*, p. 620.

328 *Captura del «Endeavor»*: CO 142/14: «A List of all the ships and vessels that have called at Kingston in His Majesty's Land of Jamaica from the 29th day of September to the 25th day of December 1718»; *TJR*, p. 24.

328 *Excesos de los hombres de Vane*: GHP, p. 620.

329 *Travesía del paso de los Vientos*: TJR, p. 24; GHP, p. 138.

329-330 *Encuentro con el buque de guerra francés*: TJR, p. 24; GHP, pp. 138-139.

330 *Vane depuesto y sustituido por Rackham*: TJR, p. 24; GHP, p. 139.

330 *Últimas capturas de Vane: TJR*, pp. 24-25; CO 142/14: «A List of all the ships and vessels that have called at

Kingston in His Majesty's Land of Jamaica from the 29th day of September to the 25th day of December 1718»; *GHP*, p. 139.

330 *Vane en Guanaja (Bonaca): TJR*, p. 25; *GHP*, p. 139; Chris Humphrey, *Moon Handbooks: Honduras*, 3.ª edición, Emeryville (CA): 2000, p. 154.

331 *Naufragio de Vane*: GHP, pp. 139-140.

332 *Captura de Vane*: GHP, pp. 140-141.

333 *Juicio y ejecución de Vane: TJR*, pp. 36-40; «New York Dispatch, May 1», *American Weekly Mercury*, Filadelfia, 4 de mayo de 1721, p. 2.

EPÍLOGO

335 *Rogers tiene noticia de la guerra, patentes de corso*: CO 23/1, n.° 14ii: Actas del Consejo de las Bahamas, Nassau, 31 de marzo de 1719.

335 *Conflicto olvidado, objetivos militares de España*: Little, p. 191.

335 *Rogers paga las deudas de la colonia*: C023/12/2: Petición de Rogers al rey, 1726.

336 *La flota de invasión española se desvía a Pensacola*: Little, p. 191; Rogers al secretario Craggs, Nassau, 27 de mayo de 1719, en *CSPCS 1719-1720*, n.° 205, p. 97.

336 *Comentarios de Rogers sobre el trabajo en Nassau*: Rogers [¿al

secretario Craggs?‡, Nassau, 24 de enero de 1719, en *CSPCS 17191720*, n.° 28, pp. 8-9.

336 *Rogers tiene problemas de crédito; Londres no responde*: Rogers al Consejo de Comercio y Plantaciones, Nassau, 20 de abril de 1720, en *CSPCS 1720-1721*, n.° 47, p. 30; gobernador y Consejo de las Bahamas al secretario Craggs, Nassau, 26 de noviembre de 1720, en *CSPCS 1720-1721*, n.° 302, p. 201.

336 *Visitas navales; comentarios de Whitney*. ADM 1/2649 f111: Thomas Whitney al almirantazgo, «*Rose*», en Port Royal, Jamaica, 26 de octubre de 1719; Rogers a Craggs, 27 de mayo de 1719, p. 97.

337 *Defensas de Rogers, invasión de 1720*: Rogers al Consejo de Comercio, 20 de abril de 1720, p. 29; Nicholas Lawes al Consejo de Comercio y Plantaciones, Jamaica, 31 de marzo de 1720 en *CSPCS 1720-1721*, n.° 35, p. 21; Little, p. 193; Lyons, p. 36.

337 *Rogers va a Charleston, combate en un duelo*: John Lloyd al secretario Craggs, Charleston (SC), 2 de febrero de 1721, en *CSPCS 1720-1721*, n.° 372, p. 252.

337 *Rogers abandona, vuelve a casa*: Petición de Rogers al rey; Little, p. 198.

338 *Rogers es destituido y acaba en la prisión por sus deudas*: Little, pp. 198-201.

338 *Destino de Hornigold*. ADM

1/2649 f11: Thomas Whitney al almirantazgo, «*Rose*», en aguas de cabo Cañaveral, Florida, 3 de junio de 1719.

338 *Destino de Burgess*: GHP, pp. 640-641.

338 *Destino de Jennings*: «Shipping News, New York, Oct. 10», *Boston Gazette*, 17 de octubre de 1720, p. 4; «New York Dispatch, August 15», *American Weekly Mercury*, 18 de agosto de 1720, p. 2; «New York Dispatch, October 23», *American Weekly Mercury*, 19 de octubre de 1721, p. 2; «Report via Captain Styles of Bermuda», *Pennsylvania Gazette*, Filadelfia, 4 de julio de 1745.

339 *Piratería de Ashworth*: CO 23/13, n.° 53: Declaración de William

South, Nassau, 27 de mayo de 1719.

339 *Rackham captura el «Kingston»*: Nicholas Lawes al Consejo de Comercio y Plantaciones, Jamaica, 31 de enero de 1719, en *CSPCS 1719-1720*, n.° 34, p. 18; *GHP*, p. 622.

339 *Recuperación del «Kingston», Rackham se dirige a Nassau*: «Port Royal Dispatch, February lo», *Weekly Jamaica Courant*, Kingston, 11 de febrero de 1719, p. 3; *GHP*, pp. 622-623; Nicholas Lawes al Consejo de Comercio y Plantaciones, Jamaica, 24 de marzo de 1719, en *CSPCS 1719-1720*, n.° 132, p. 64.

340 *Rackham en Nassau, relación amorosa con Bonny*: GHP, pp. 623-624.

341 *Cómo se cuenta que se*

conocieron Read y Bonny: GHP, pp. 153-158.

341 *Bonny y Rackham roban la embarcación de Ham*: «Woodes Rogers' Proclamation», Nassau, 5 de septiembre de 1720, en *Boston Gazette*, 17 de octubre de 1720, p. 3; teniente Lawes al capitán Vernon, 20 de octubre de 1720, en *CSPCS 1720-1721*, n.° 527xxxiv (e), p. 344; «New Providence Dispatch, September 4», *Boston Gazette*, 17 de octubre de 1720, p. 2; *GHP*, pp. 624-625.

342 *Rackham aterroriza a Turnley, ataca a los pesqueros*: TJR, pp. 810; GHP, pp. 625-626.

342 *Testigos presenciales describen a Read y Bonny*: TJR, pp. 18-19.

342 *Los piratas huyen a las bodegas, Bonny y Read permanecen arriba*: Ibid., p. 32-33; GHP, p. 156.

343 *Bondavais y Barnet encuentran a Rackham*: Ibid., pp. 10-11.

344 *Palabras de Bonny a Rackham*: GHP, p. 165.

344 *Ejecución de Rackham*: «St. Jago de la Vega Dispatch, November 22», *Boston News-Letter*, 27 de febrero de 1721, p. 2; Black, p. 115.

344 *Embarazos de Bonny y Read: TJR*, p. 19; «New York Dispatch, January 31», *American Weekly Mercury*, Filadelfia, 7 de febrero de 1721, p. 2; *GHP*, p. 165.

344 *Muerte y entierro de Read*: Black, p. 116; GHP, p. 159.

344 *No ejecutan a Bonny*: GHP, p. 165; Black, p. 116.

345 *Los piratas, un noventa por 100 menos numerosos*: Rediker (2004), pp. 29-30.

345 *La Buse y el «Scarborough»*: ADM 1/1879 f5: Declaración de Thomas Heath, San Cristóbal, 5 de julio de 1718; ADM 1/1879 f5: Francis Hume al almirantazgo, *Scarborough*, en San Cristóbal, 6 de julio de 1718.

345 *La Buse en Africa y el océano Indico*: Carta del capitán Mackra, Bombay, 16 de noviembre de 1720, en *GHP*, pp. 118-120; Adrien D'Epinay, *Renseignements pour servier a L'Histoire de L'Ile de France*, islas Mauricio, Nouvelle Imprimerie Dupuy,

1890, p. 88; Madeleine Philippe y Jan Dodd, *Mauritius Reunion & Seychelles*, Victoria, Australia, 2004, pp. 194-195.

345 *Williams en Sierra Leona*: William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, James, John & Paul Knapton, 1734, pp. 216-217, 257-259.

346 *El hijo de Williams, fabricante de pelucas: Genealogies of Rhode Island Families*, vol. II, Baltimore, Clearfield, 2000, pp. 405-406.

346 *Howell Davis y el Buck*: «New York Dispatch, November 17», *Boston News-Letter*, 24 de noviembre de 1718, p. 2; «Piscataqua Dispatch, April 17», *Boston News-Letter*, 13 de abril de 1719, p. 2; *GHP*, pp. 167-176, 191-193.

346 *Roberts abordó a 400 naves; captura*: Rediker (2005), pp. 53, 169-170.

346 *Destino de Kennedy*: Hayward, pp. 34-38.

346 *Destino de Anstis*: GHP, pp. 288-296.

346 *Carrera de England: GHP*, pp. 114-134; «London Dispatch, April 9», *American Weekly Mercury*, Filadelfia, 30 de junio de 1720, p. 4; CO 142/14: «List of all the ships and vessels that have called at Kingston in His Majesty's Land of Jamaica from the 29th day of September to the 25th day of December 1718».

347 *Destino de Chamberlaine*: «New York Dispatch, July 25», *Boston*

Gazette, 1 de agosto de 1720, p. 3; John Hardy, *A Chronological List of the Captains of His Majesty's Royal Navy*, Londres, T. Cadell, 1794, p. 25.

347 *Destino de Hume*: Hardy, p. 33; John Charnock, *Biographia Navalis*, vol. IV, Londres, R. Faulder, 1796, p. 46.

347 *Destino de Pearse*: Charnock, p. 58; Lewis Morris a Mary Morris Pearse, Trenton (NJ), 22 de mayo de 1742, en Eugene Sheridan (ed.), *The Papers of Lewis Morris*, vol. III, Newark (NJ), New Jersey Historical Society, 1993, pp. 192-194; Lewis Morris a Vincent Pearse, 1 de mayo de 1742 en Ibid., pp. 186-189; Lewis Morris a Euphemia Morris Norris, Trenton (NJ), 14 de

mayo de 1742 en Ibid., pp. 189-192; Euphemia Morris Norris a Lewis Morris, Bois, Buckinghamshire, Inglaterra, 15 de junio de 1742 en Ibid., pp. 196204.

348 *Destino de Maynard*. Syrett, p. 614; Hardy, p. 44; Lyons, p. 50.

348 *Destino de Eden*: Lee, pp. 63-65.

348 *Destino de Spotswood*. James Grant Wilson y James Fiske, *Appleton's Cyclopedia of American Biography*, vol. V, Nueva York, D. Appleton & Co., 1888, pp. 635-636; Brock (1882), pp. xii-xvi.

349 *Destino de Hamilton*: «London News Item», *Weekly Journal or British Gazetteer*, Londres, 31 de agosto de 1717, p. 321; Actas de los

Comisionados para el Consejo de Comercio y Plantaciones, Londres, 6 de junio de 1721, según aparecen en Kinkor (2003), p. 266; sir James Balfour, ed., *The Scots Peerage*, vol. IV, Edimburgo, David Douglas, 1907, p. 7.

349 *Woodes Rogers en Londres*: Petición de Woodes Rogers al rey.

350 *Mist como autor de la «Historia general»*: Arne Bialuschewski, «Daniel Defoe, Nathaniel Mist, and the *General History of the Pyrates*», *Papers of the Bibliographical Society of America*, vol. 98 (2004), pp. 21-38; «Advertisement for the General History», *American Weekly Mercury*, 29 de diciembre de 1724, p. 2.

350 *Petición de Rogers,*

reparaciones: Petición de Rogers al rey, 1726; Little, pp. 202, 208.

351 *Retrato de Rogers por Hogarth*: Hogarth, Woodes Rogers and his Family, 1729.

351 *Etapa final de Rogers*: Little, pp. 210-222.

353 *Lema de las Bahamas*: Little, p. 210n.

Agradecimientos

El presente libro es un volumen de historia y, como tal, se ha nutrido del trabajo de varias generaciones de historiadores, archiveros, genealogistas, escritores e incluso escritorzuelos. Nuestra comprensión de la Edad de Oro de la piratería sería mucho más pobre si, en 1704, John Campbell no hubiese fundado el *Boston News-Letter* y decidido ocuparse regularmente de las actividades de los piratas en los años posteriores a la guerra de Sucesión

española. Algunos de los artículos llegaron hasta Londres, donde se unieron a los informes de los gobernadores y otros funcionarios de las colonias, reunidos en los archivos del Consejo de Comercio y Plantaciones y el Ministerio de América y las Indias. Los capitanes de los buque de guerra de la Royal Navy también reunieron datos de espionaje sobre los piratas y sus cartas y cuadernos de bitácora acabaron siendo entregados al almirantazgo. Cuando las autoridades coloniales tuvieron éxito en la captura de los piratas, también era frecuente que se enviaran a Londres copias de los documentos judiciales. Allí, gran parte de toda esta montaña de información quedó puesta a disposición

del autor anónimo de la *Historia general de los piratas*, una obra que, cuando han pasado casi tres siglos desde que viera la luz, sigue dominando el discurso sobre los piratas de las Bahamas.

La *Historia general* sigue siendo una obra de erudición prodigiosa, que integra con pericia los documentos escritos con materiales obtenidos, a todas luces, de entrevistas con Woodes Rogers y otros personajes destacados. Sin embargo, está plagada de errores, exageraciones y errores de interpretación, que en su mayoría no fueron detectados hasta el siglo XX, cuando por fin los historiadores se decidieron a revisar por sí mismos los

archivos originales. Los estudiosos británicos sir John William Fortescue (1859-1938) y Cecil Headlam (1872-1934) dedicaron años a recopilar los útiles volúmenes de la serie de *Calendar of State Papers, Colonial Series*, que contienen pasajes seleccionados y resúmenes de muchos de los documentos principales de los archivos británicos; de hecho, crearon un mapa del tesoro que ha ayudado a innúmeros investigadores a localizar y recuperar partes del pasado de América, enterradas desde hacía muchos años en un millón de hojas manuscritas con pluma y tintero. Soy deudor de su labor y del trabajo de los historiadores que continuaron su estela, como Robert E.

Lee, con *Blackbeard the Pirate: A Reappraisal of His Life and Times* (1974); Robert Ritchie, con *Captain Kidd and the War Against the Pirates* (1986), y Bryan Little con *Crusoe's Captain*, que, pese a haber visto la luz en 1960, sigue siendo la mejor biografía de Woodes Rogers.

También me han resultado de mucha utilidad los consejos, la generosidad y los ánimos de varios de los más destacados estudiosos de la piratería en el mundo. Marcus Rediker, de la Universidad de Pittsburgh, me ayudó a localizar muchas fuentes arduas de encontrar y compartió su experiencia de primera mano en las investigaciones realizadas en el nuevo complejo de los

Archivos Nacionales de Gran Bretaña, cerca de los jardines botánicos de Kew; sus libros *Villains of All Nations* y *Between the Devil and the Deep Blue Sea* fueron cimiento original del estudio de los piratas desde su propia perspectiva, antes que desde el punto de vista de sus adversarios. Kenneth J. Kinkor, de la Expedición del Museo de «Whydah», en Provincetown (Massachusetts), sabe más sobre Samuel Bellamy de lo que supieron nunca sus propios padres y tuvo la gentileza de compartir conmigo un gran número de transcripciones de documentos, que me permitieron ahorrar semanas de trabajo (y litros de gasolina). Joel Baer, del Macalester College de St. Paul, la

autoridad más reconocida sobre Henry Avery, respondió amablemente a mis consultas y me proporcionó páginas perdidas de algunos de los juicios de piratas más difíciles de encontrar; esperamos con ansia la publicación de su *British Piracy in the Golden Age*. Quiero daros las gracias de todo corazón, a los tres: la inmersión en el pasado puede aislarnos desagradablemente, pero vosotros habéis logrado que resultara un placer.

Lo mismo puedo afirmar de otras personas que me han ayudado a lo largo del camino. Gail Swanson, de Sebring (Florida) se tomó el tiempo de copiar y enviar todo un paquete de traducciones de documentos del Archivo de Indias, en

Sevilla, referidos a la flota de galeones del tesoro de 1715. En la misma Florida, Mike Daniel contribuyó a arrojar luz sobre varios informes franceses relativos a la captura de *La Concorde* por parte de Barbanegra. Rodney Broome, de Seattle, compartió varias sugerencias valiosas sobre qué ver, y a quién, en su Bristol natal. Shep y Tara Smith, de Norfolk (Virginia), me prestaron un techo para mis viajes a y desde las dos Carolinas, mientras que Abel Bates y mis familiares Larry y Andrea Sawyer me proporcionaron lo mismo para las estancias en cabo Cod. Daniel Howden me presentó a sus vecinos del East End de Londres, todo un respiro frente a los días pasados

leyendo tinta gastada en pergaminos viejos.

Me siento especialmente agradecido al personal de la biblioteca pública de Portland, cuya oficina de préstamo interbibliotecario me hizo llegar a las manos numerosos libros difíciles de encontrar; y al pueblo de Maine, cuyos impuestos sirven para financiar Maine Info Net, un extraordinario sistema de préstamo de ámbito panestatal: el conocimiento es poder. En el mismo estado, quiero expresar mi gratitud a la biblioteca Hawthorne-Longfellow del Bowdoin College, que me prestó de forma repetida los volúmenes encuadernados del *Calendar of State Papers* y me dio acceso a microfilmes

de periódicos ingleses muy antiguos; a la biblioteca Ladd Library, del Bates College, por permitirme acceder los microfilmes de otros periódicos americanos muy antiguos; y a la biblioteca de investigadores de la Maine Historical Society, en Portland; la biblioteca estatal de Maine, en Augusta, y la biblioteca Fogler, de la Universidad de Maine en Orono. También he utilizado recursos valiosos de la biblioteca Dimond, de la Universidad de New Hampshire en Durham; y de la biblioteca Widener, en la Universidad de Harvard, donde conviven en un rollo de película demasiado breve las pocas copias conservadas del *Jamaica Courant*. En Carolina del Norte, deseo

dar las gracias al personal del Museo de Bath y a David Moore y sus compañeros del Museo Marítimo de Carolina del Norte, en Beaufort; ojalá se demuestre que esos restos pertenecen al *Queen Anne's Revenge*. En cuanto a Inglaterra, quiero expresar mi gratitud hacia el personal de los Archivos Nacionales de Kew, de notoria eficacia, y especialmente a Geoff Baxter, que desde el primer día me aguardaba con un montón de cuadernos de bitácora de los capitanes de la época; Geoff, tu sistema de recuperación de documentos es un ejemplo a seguir. Gracias también al personal de la Bristol Records Office, que mostró una paciencia infinita en mis investigaciones sobre los Teach, los

Thatch y los Rogers, en una grisácea tarde de diciembre.

Mi amigo y compañero Samuel Loewenberg, en Berlín, ha revisado sin descanso diversas versiones del manuscrito y me ha proporcionado respuestas y sugerencias de gran valor; muchas gracias, Sam, no lo habría conseguido sin ese par de ojos adicionales. Gracias igualmente a Brent Askari, de Portland, por ayudarme a pulir los filos de todos esos primeros borradores. Los errores que hayan podido llegar a la imprenta, naturalmente, son de mi exclusiva responsabilidad.

Este libro no habría resultado posible sin los consejos ni la perspicacia de Jill

Grinberg, la agente más despierta de la ciudad de Nueva York; el entusiasmo y el apoyo de Timothy Bent, mi editor original en Harcourt, hoy en Oxford University Press; y Andrea Schulz, cuya habilidad, atención y cuidado han asegurado una transición editorial muy suave. También deseo dar las gracias al trabajo de David Hough en Harcourt; a la correctora Margaret Jones; y a Jojo Gragasin, de la compañía Logan Francis Design, que ha creado los mapas e ilustraciones que aquí aparecen.

Y para cerrar con quienes más quiero: gracias a mis padres, por su amor y su apoyo; y a mi mujer, Sarah Skillin Woodard, quien leyó el manuscrito en innumerables ocasiones y ayudó a darle

la forma definitiva que tiene hoy en manos del lector. Te agradezco, Sarah, tu paciencia, tu apoyo y todas las sugerencias que has aportado al proceso; y que hayas dicho «Sí, quiero» durante el camino.

Día de Año Nuevo de 2007,
Portland, Maine




notes

Notas a pie de página

[1] El término de bucanero es impreciso. Por lo general, se refiere a los piratas y corsarios que actuaban desde las Antillas en el siglo XVII (más en concreto, entre 1670 y 1690). En un principio, la voz se aplicaba a las bandas de forajidos, en su mayoría de origen francés, que vagaban por la Hispaniola a la caza de animales cimarrones, y cocinaban y secaban la carne por mediación de un boucan, una parrilla de madera; además de capturar ganado, también se apoderaban, en

ocasiones, de barcos pequeños. Con el tiempo, la voz bucanero se ha aplicado en general a cuantos se entregaban al saqueo de las colonias del Caribe, pero éste no fue su sentido primigenio.

[2‡Tal como se expondrá más adelante, este autor no fue Daniel Defoe, en contra de lo que han afirmado varias generaciones de bienintencionados estudiosos y bibliotecarios.

[3‡ La mayoría de los países católicos adoptó el calendario gregoriano en 1582, cuando entre ambos sistemas existían diez días de diferencia. En 1700, la discrepancia había ascendido a once días y así permaneció hasta 1752, cuando Gran Bretaña adoptó al fin el calendario actual.

[4‡ Escrito asimismo «Every» o «Evarie» en documentos de la época.

[5‡ El día 1 de abril se celebra en Gran Bretaña y Estados Unidos una festividad similar a nuestro 28 de diciembre, día de los inocentes. Por otro lado, la terminología naval de la época es relativamente confusa, en lo que atañe a barcos no categorizados, con multitud de préstamos e interferencias entre las lenguas europeas. La Fancy es una balandra por número de palos (véanse los cuadros del capítulo 3); pero es una sloop, palabra que, del neerlandés sloep y por mediación del francés, dio en español chalupa, en el sentido de «embarcación semejante a una goleta» (que no se debe confundir aquí con el

sentido de «lancha, bote»). Nótese que, como se explica más adelante, la Fancy es muy grande. (N. de los t.)

[6‡ En 1962, la asamblea legislativa de las Bahamas le cambió el nombre por el de Isla Paraíso atendiendo la petición del magnate estadounidense de los supermercados, Huntington Hartford. Ahora está llena de lujosos complejos hoteleros.

[7‡ El nombre hace referencia a la «abuela Nanny», aunque con un sentido de matriarca, que quizá habría dado en nuestra lengua, más sencillamente, un «Mamá X». (N. de los t.)

[8‡ Una isla que ahora está dividida en dos países: Haití y la República dominicana.

[9‡ «La dada por un soberano para que los súbditos suyos pudieran corsear y apresar las naves y efectos de los de otra potencia que hubiese dado cartas de represalia o de marca» (DRAE). (N. de los t.)

[10‡ En 1966, el gobierno de Chile bautizó de nuevo la isla como Robinson Crusoe.

[11‡ El Ayuntamiento (1713) todavía se mantiene en pie, rodeado de rascacielos: se le conoce como The Old State House. La calle King se denomina ahora calle State. Las llanuras que una vez atravesara el Long Wharf y antaño ocupaban las mareas se han rellenado de tierra para construir los muelles de Boston.

[12‡ Andrew Faneuil, de quien tomó nombre el famoso Faneuil Hall de Boston.

[13‡ La joven Sarah Walker (c. 1700-1731) acabaría casándose con William Fairfax, que dio nombre al condado de Fairfax, en Virginia. Su hija, Anne, fue la amante de George Washington, una situación particularmente incómoda, puesto que se había casado con su hermano, Lawrence Washington. Al parecer el hermano de Anne, George Fairfax, mostraba algunos rasgos africanos; en una visita a Inglaterra, durante su niñez, fue objeto de humillaciones cuando sus parientes por parte de padre empezaron a conjeturar en voz alta si, llegada la pubertad, la

piel se le volvería negra.

[14‡ Por motivos de coherencia, todas las fechas de este libro se corresponden con el calendario juliano que por entonces se usaba en Gran Bretaña. En España (y Francia) ya usaban el moderno calendario gregoriano que, durante esta época, se adelantaba once días al juliano; de modo que los documentos españoles atestiguan que la flota del tesoro partió el 24 de julio de 1715.

[15‡ La Grifón llegó a Brest, en Francia, el 2 de septiembre (del calendario gregoriano), sin que sus pasajeros tuvieran noticia de la suerte que había corrido la flota.

[16‡ Este fuerte se terminó en 1695 y

todavía está en pie hoy día, siendo el fuerte de mampostería más antiguo en los Estados Unidos continentales.

[17‡ Ahora contiguo a la ciudad de Miami, pero entonces al lado de una marisma deshabitada. En aquella época, no había asentamientos españoles entre Cuba y San Agustín.

[18‡ *Con el título completo de Navegación alrededor del mundo: primero por los Mares del Sur, luego por las Indias Orientales* y *de regreso por el Cabo de Buena Esperanza, iniciada en 1708 y concluida en 1711*. (*N. de los t.*)

[19‡ Actualmente, parte de Indonesia.

[20‡ La Isla de los Piños sirvió luego de inspiración para la novela de Robert

Louis Stevenson La isla del tesoro. Es la segunda isla más grande de Cuba; después de la revolución de 1959 recibió el nombre de isla Juventud.

[21‡ En realidad, Jacobo Estuardo había pasado allí varias semanas.

[22‡ Que no guardaba ninguna relación con Archibald Hamilton.

[23‡ En realidad, el capitán del Scarborough Francis Hume estaba buscando a Bellamy y Williams, en respuesta al ruego del gobernador Walter Hamilton, que le solicitaba limpiase las islas Leeward de aquellos hombres.

[24‡ Autor de una obra de teatro, Catón (un drama), que fue origen de varias ideas libertarias.

[25‡ Se dice que las barritas dulces KitKat tomaron su nombre de este club.

[26‡ Tras su muerte, la colección de Sloane sirvió de base para la del Museo Británico.

[27‡ La HMS Swift era capaz de transportar a ochenta hombres y hasta 18 cañones, la mayoría de tres libras, pero en Jamaica solamente disponía de seis cañones y de cuarenta hombres. Era una corbeta de 128 toneladas, construida en 1704. El HMS Seaford era una enorme fragata de sexta clase y 293 toneladas, con 32 cañones de seis libras.

[28‡ Esto es, que no se trataba de un jacobita, como había sucedido con el gobernador Archibald Hamilton.

[29‡ Mestizo de negro e indio. (N. de

los t.)

[30‡ Entonces era el puerto principal de la Hispaniola francesa; ahora forma parte de Haití.

[31‡ Algunos autores han puesto en duda la veracidad de esta conversación, que al final se publicó en *Historia general de los piratas*, preguntándose quién habría sido el transcriptor. La respuesta es: el propio Beer. Tras su audiencia con Bellamy, el capitán fue trasladado a bordo del *Marianne*, donde dispuso de suficientes horas libres como para poner por escrito esta conversación histórica. Lo liberaron en la isla de Block al cabo de una o dos semanas y, el 29 de abril, se presentó en Newport e informó de lo sucedido al corresponsal

del *Boston News-Letter*. Es casi seguro que los detalles de esta conversación fueron anotados por las autoridades de Rhode Island y enviados posteriormente a Londres, donde quedaban al alcance del autor de la *Historia general*.

[32‡ En realidad, Williams no tenía razón para sentirse inquieto. Mientras atravesaba la costa de Carolina en mayo de 1716, el Shoreman encalló en un arrecife, lo cual le provocó serios daños en la quilla y el casco. Llegó renqueante a Charleston el 29 de mayo y no estuvo en condiciones de regresar a la mar durante casi un año. Mientras Williams y Bellamy merodeaban por los cabos de Virginia, el Shoreman todavía estaba cargando sus provisiones en Charleston;

no llegaría a Kinquotan (hoy Hampton Roads) hasta el 1 de mayo de 1717.

[33‡ El primer marido de Mary, Edward Sands, amigo del capitán Kidd, había muerto en 1708. La hermanastra de Paulsgrave, Catherine (1690-1769) se casó con su sobrino John Sands (1683-1763), mientras que Mary se volvió a casar con Robert Westcott.

[34‡ La isla, situada frente a East Hampton (Nueva York) ha permanecido en manos de la misma familia durante cuatro siglos. Robert David Lion Gardiner, el último en conservar el nombre familiar, se hizo llamar «decimosexto señor del Manor» hasta su muerte en 2004.

[35‡ Jonathan era hijo de John Cole,

uno de los dos hombres que acudieron remando a rescatar a los piratas del Mary Anne aquella mañana, unas diez millas más al sur. Es posible que el hijo avisase al padre del naufragio y lo alertase sobre la posibilidad de que otros navíos piratas hubieran naufragado en aquella zona, lo cual explicaría la aparente despreocupación del mayor de los Cole ante el aspecto y comportamiento de los forajidos.

[36‡ Es posible que John Julian pasara a ser esclavo en la familia de un futuro presidente. Por aquella época, vendieron a un hombre llamado John el Indio a John Quincy de Braintree, bisabuelo del presidente (y abolicionista) Quincy Adams, y abuelo

de la esposa del presidente John Adams, Abigail.

[37‡ En realidad, se trataba de dos fragatas de quinta clase con cuarenta cañones cada una: el HMS Pearl, con destino a Virginia, para sustituir al Shoreham, que ya daba muchos problemas; y el HMS Diamond que se uniría a los cuarteles de la flota en Jamaica.

[38‡ Eso situaría a Hornigold a mucha distancia de la costa más septentrional de Carolina del Norte el 17 de octubre de 1717 (cuando apresó dos barcos) y en los cabos de Virginia el 26 de noviembre de 1717 (donde se hizo con una nave que viajaba rumbo a Maryland). El 17 de octubre, parece ser

que Thatch todavía se movía por los cabos de Delaware, donde abordó unos cuantos barcos entre el 12 y el 22 de octubre, antes de navegar hacia el norte, a Long Island. El 26 de noviembre (según el calendario juliano), Thatch estaba a dos mil millas al sudeste, cerca de San Vicente, en las islas Windward.

[39‡ El pueblo garifuna aún existe, pese a que los británicos los expulsaron de San Vicente a finales del siglo XVIII. Hoy cuentan con su propia comunidad en las islas de la bahía de Honduras y en los alrededores de Placencia, al sur de Belice.

[40‡ La cárcel de Boston, en la que también el capitán Kidd quedó detenido en 1699, se hallaba situada en lo que

hoy es el número 26 de la calle Court, a un tiro de piedra, colina arriba, del viejo Ayuntamiento (1713), hoy conocido como la Old State House. La cárcel se describe, no sin cierto grado de fantasía, en La letra escarlata de Nathaniel Hawthorne.

[41‡ Transcurrida una semana de las ejecuciones, Mather anotó en su diario: «¿No sería una buena idea entregar al librero algo que pudiera convertir la condición de los piratas ahorcados hace pocos días en algo provechoso?». El resultado fueron las Instrucciones a los vivos desde la condición de los muertos, publicadas poco después en la misma Boston.

[42‡ Unos 21.500 kilómetros

cuadrados. (N. de los t.)

[43‡ Se trataba del Crowley (capitán Robert Clark); el Ruby, de Charleston, de cincuenta toneladas (Jonathan Craigh); el balandro William, de Filadelfia; el homónimo William, de Weymouth, Inglaterra, de sesenta toneladas (Naping Kieves); y el Arthemia, de Londres, de ochenta toneladas (Jonathan Darnford).

[44‡ Poco menos de diez mil hectáreas. (N. de los t..)

[45‡ Este diario cayó posteriormente en manos de la Royal Navy, pero, por desgracia, más adelante se perdió. Este parece ser el único fragmento conservado.

[46‡ Unas 160 hectáreas. (N. de los t.)

[47‡ El Wapping era un barrio de Londres tocante a los muelles. (N. de los t.)

[48‡ Unas 35.000 hectáreas. (N. de los t.)

[49‡ Dismal es desde el siglo XVIII nombre específico de las tristes marismas de la costa oriental de Estados Unidos; como adjetivo y más en general, significa «sombrío, deprimente». (N. de los t.)

[50‡ O sea, Edward Thatch. Su apellido se escribía de diversas maneras. (N. de los t.)

[51‡ La guerra de la Cuádruple Alianza (diciembre de 1718-febrero de 1720) enfrentó a España contra Gran Bretaña, Francia, Austria y los Países

Bajos. En esta contienda, que un historiador británico calificó adecuadamente como «el más olvidado de nuestros conflictos», España se esforzó en vano por incorporar a su imperio las Bahamas, las dos Carolinas y la Luisiana francesa. Rogers recibió la declaración de guerra oficial el 16 de marzo de 1719, aunque la esperaba desde el noviembre anterior.

[52‡ La Historia general de los piratas lo identifica, incorrectamente, como John Haman. Rogers, que habría conocido al hombre en persona, ofrece una información más detallada en su proclama oficial del 5 de septiembre de 1720.